3 1761 07492045 5

YCLOPÉDIE SCIENTIFIQUE
LIÉE SOUS LA DIRECTION DU Dr TOULOUSE

IOTHÈQUE
OCIOLOGIE

DIRECTEUR
GASTON RICHARD

# Géographie Sociale

# La Mer

PAR
CAMILLE VALLAUX

O. DOIN ET FILS, EDITEURS, PARIS

Prof. Mecking

Octave DOIN, éditeur, 8, place de l'Odéon, Paris

## ENCYCLOPÉDIE SCIENTIFIQUE

Publiée sous la direction du Dr TOULOUSE

BIBLIOTHÈQUE

# DE SOCIOLOGIE

Directeur : GASTON RICHARD

Professeur de science sociale à l'Université de Bordeaux

La bibliothèque de *Sociologie*, ou des sciences sociales, de l'Encyclopédie scientifique, ne sera pas l'exposition d'un système sociologique aspirant à faire tenir l'explication de la réalité sociale dans un petit nombre de formules dogmatiques. L'exposition, sinon la constitution, d'une sociologie générale, nous semble être une tentative légitime en elle-même, mais actuellement prématurée. Les sciences physiques ont précédé la physique générale, car il a fallu étudier les lois empiriques des différents phénomènes physiques avant de pouvoir s'élever à la théorie de l'unité des forces. Les différentes sciences de la vie et de l'organisation ont précédé la biologie. De même, la constitution des sciences sociales doit précéder celle de la sociologie. Sans le point d'appui que les premières lui offrent, celle-ci ne peut être qu'une vague hypothèse, un système d'analogies sans précision, souvent sans fondement, ou encore une réduction prématurée des faits sociaux à quelque facteur trop simple pour en rendre vraiment compte.

Toutefois les sciences sociales ne mériteraient pas leur nom si les sociétés n'offraient pas à la recherche scientifique un objet d'étude propre, distinct de celui que lui propose soit le monde extérieur, soit la nature humaine abstraitement consi-

dérée. Les sociétés elles-mêmes n'auraient qu'une réalité apparente si les différents phénomènes dont elles sont à la fois le milieu, la condition et aussi la conséquence n'étaient pas liés et réciproquement dépendants. La notion de la sociologie, entrevue par Montesquieu et par les encyclopédistes, formulée par Auguste Comte, rendue plus précise après lui par Herbert Spencer, Gumplowicz, Gabriel Tarde, Simmel, Ardigo, Emile Durkheim, Giddings, Steinmetz, et tant d'autres, nous paraît donc entièrement légitime. Quelque réserve que nous ayons dû faire sur la validité actuelle de la sociologie générale, nous pensons que cette notion d'une science capable d'embrasser la succession des états sociaux et la connexité des phénomènes que manifeste chacun d'eux doit être toujours présente à celui qui étudie un aspect particulier de la vie sociale.

Le programme de notre bibliothèque embrasse la géographie humaine, l'étude comparative des types sociaux, celle de l'assimilation des peuples, celle des caractères nationaux et collectifs ainsi que des mœurs, celle de l'art au point de vue sociologique, celle de la nature du droit et du gouvernement, enfin celle des attributions de l'Etat. Chacune de ces questions a été, autant que possible, confiée à un spécialiste français ou étranger, mais tous les collaborateurs de la bibliothèque ont en commun les idées de la dépendance réciproque des faits sociaux, de la succession historique des états sociaux des formes simples aux formes complexes et de l'applicabilité de la méthode historico-évolutive à toutes les branches de la science sociale.

---

# TABLE DES VOLUMES
# ET LISTE DES COLLABORATEURS

*(Les volumes publiés sont marqués par un *)*

A) Généralités.

1. **Formation de la sociologie**, par Gaston Richard, professeur de science sociale à l'Université de Bordeaux.

* 2. **La Solidarité sociale ; ses fondements, son évolution**, par G.-L. Duprat, professeur de philosophie au lycée de Rochefort, docteur ès-lettres.

B) Sociologie comparée et ethnographique.

* 3. **Les Types sociaux et le Droit**, par J. Mazzarella.

4. **L'Assimilation des peuples**, par Paul Lapie, professeur de philosophie à l'Université de Bordeaux.

C) Géographie humaine et sociale.

5. **Géographie sociale. Le Sol**, par Camille Vallaux, professeur de géographie à l'Ecole navale, docteur ès-lettres.

* 6. **Géographie sociale. La Mer**, par Camille Vallaux.

D) Science des mœurs.

7. **L'Éthologie collective**, par Gaston Richard.

8. **La Science des mœurs d'après la statistique morale**, par Gaston Richard.

Science de l'Etat.

9. **La Société et l'ordre juridique**, par Alexandre Lévi, professeur de philosophie du droit à l'Université de Ferrare.

10. **Les Attributions de l'État**, par Albert Schatz, professeur à l'Université de Dijon.

11. **Le Gouvernement**, par Adolphe Posada, professeur de droit à l'Université d'Oviédo, membre de l'Institut de réforme sociale de Madrid.

E) Esthétique.

12. **Les Conditions sociales de l'art**, par Charles Lalo, agrégé de philosophie, docteur ès-lettres.

---

# ENCYCLOPÉDIE SCIENTIFIQUE

PUBLIÉE SOUS LA DIRECTION

du Dr TOULOUSE, Directeur de Laboratoire à l'École des Hautes-Études.

Secrétaire général : H. PIÉRON, Agrégé de l'Université.

---

## BIBLIOTHÈQUE DE SOCIOLOGIE

Directeur : GASTON RICHARD

Professeur de science sociale à l'Université de Bordeaux.

---

# GÉOGRAPHIE SOCIALE

---

# LA MER

## OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

—

*Les Campagnes des armées françaises* (1792-1815). 1 vol. in-18 de la Bibliothèque d'histoire contemporaine. Paris, Alcan, 1899.

*La Basse Bretagne*, étude de géographie humaine. 1 vol. in-8 avec cartes et figures. Paris, Cornély, 1907 (Ouvrage couronné par la Société de géographie commerciale de Paris).

*Penmarch aux XVI^e et XVII^e siècles.* 1 broch. in-8° de 44 p. Paris, Cornély, 1907.

EN PRÉPARATION

*Géographie sociale. Le sol* (Encyclopédie scientifique, O. Doin, éditeur).

---

# GÉOGRAPHIE SOCIALE

# LA MER

## Populations maritimes
## Migrations — Pêches — Commerce
## Domination de la mer

PAR

Camille VALLAUX

PROFESSEUR DE GÉOGRAPHIE A L'ÉCOLE NAVALE
DOCTEUR ÈS-LETTRES

563281
2e S. 53

PARIS
OCTAVE DOIN, EDITEUR
8, PLACE DE L'ODÉON, 8

1908
Tous droits réservés

$-\frac{1}{y}$

$y^3$

A Monsieur Emile BOURGEOIS

PROFESSEUR A LA SORBONNE

# PRÉFACE

—

Les personnes auxquelles sont familières les choses de la géographie reconnaîtront aisément dans ce livre l'influence prépondérante des idées de Ratzel[1]. Nous ne cherchons pas à dissimuler ce que nous devons à ce vaste et puissant esprit. Toutefois nous nous sommes efforcé de repenser par nous-même les idées maîtresses exprimées dans l' *Anthropogeographie* et surtout dans la *Politische Geographie*, au sujet de l'adaptation de la vie humaine collective à la mer. Nous espérons que notre travail aura quelque utilité.

Le petit format de l'*Encyclopédie* nous a empêché de joindre à notre volume des cartes générales : il eût fallu les replier trop de fois sur elles-mêmes. Mais cette lacune ne présente guère d'inconvénients, car les cartes d'un atlas ordinaire suffisent pour l'intelligence complète de *la Mer*.

Nous avons restreint les références en bas des pages aux renvois des citations textuelles entre guillemets, et aux autorités de quelques faits ou chiffres trop particuliers ou peu connus. *L'index bibliographique* placé à la fin du volume contient en caractères gras l'indication des prin-

[1] Friedrich Ratzel, professeur à l'Université de Leipzig (1844-1904)

cipaux instruments de travail, et en caractères ordinaires les sources moins importantes.

Un *vocabulaire technique* donne l'explication des termes géographiques ou nautiques (autres que les termes tout à fait usuels), employés et non expliqués au cours de l'ouvrage, où ils sont marqués d'un astérisque.

Kerhuon, décembre 1907.

---

# INTRODUCTION

—

## GÉNÉRALITÉS ET DÉFINITIONS

1. La mer et les peuples maritimes. — 2. Définition de l'œcoumène maritime proprement dit. — 3. Définition des migrations par voie de mer. — 4. Définition des faisceaux de circulation. — 5. Méthode générale d'exposition.

1. **La mer et les peuples maritimes.** — Ratzel fait dans son *Anthropogéographie* la remarque évidente, et pourtant utile à signaler, que l'homme est avant tout un « terrien ». La race humaine, qui a tant augmenté ses moyens d'action sur la planète en maîtrisant la mer, voit dans l'océan soit un champ d'exploitation, soit un espace commode pour la circulation des hommes et des produits ; mais, en général, elle n'y voit pas un habitat, ou, pour employer un mot aujourd'hui courant, un « œcoumène ». Peu nombreux et peu importants sont les groupes d'hommes qui vivent exclusivement de la mer et sur la mer. S'il fallait ne comprendre sous la rubrique des populations *maritimes* que celles qui se nourrissent des produits marins et qui passent sur les eaux marines la plus grande partie de leur existence, tout au plus cette qualification s'appliquerait-elle : à quelques tribus placées, dans l'hé-

misphère arctique, sur l'extrême limite de l'œcoumène, comme les Eskimos: — aux habitants des petites îles coralliennes du Pacifique; — aux pêcheurs d'un certain nombre d'archipels côtiers, comme les Aléoutiennes, les Kouriles, le skœrgaard de Norvège, les Hébrides; — et, en général, aux communautés humaines, dispersées et médiocres en nombre, placées aux avancées extrêmes des continents, sur les débris insulaires de continents ruinés, et dans les petites îles éruptives et coralliennes; groupes auxquels la terre manque, si l'on peut dire, et qui sont obligés de tirer de la mer toute ou presque toute leur subsistance.

Cependant, il est certain que cette conception de la population maritime, limitée aux petits groupes fractionnés qui ne vivent que de la mer, serait trop étroite. L'océan impose aujourd'hui des modalités particulières d'existence à un grand nombre d'hommes qui ne sont pas des marins d'origine. S'il est exact de dire que l'homme a conquis la mer, il n'est pas moins vrai que la mer a conquis l'homme. Devenue le champ commun où les grandes routes du commerce tracent leurs sillons, devenue aussi l'objet d'ambitions impériales, mieux connue comme champ d'exploitation, la mer s'est de plus en plus mêlée, au cours de l'histoire, à la vie des peuples. On pourrait considérer, non sans exactitude, le développement historique comme se mouvant dans un cadre où la part de la mer devient de plus en plus grande. Au point de vue du monde occidental, tout au moins, la civilisation a passé de la phase *fluviale* à la phase *méditerranéenne*, puis à la

phase *atlantique;* elle entre aujourd'hui dans la phase *océanique.*

Cette pénétration croissante de l'Océan dans la vie des peuples a rendu très variables sur le plan historique, qui est celui du temps, les effets des conditions naturelles (vents dominants, courants, nature des côtes, climat, productions marines), qui servent de cadre à l'existence maritime de l'homme; la même pénétration, différente suivant les lieux et suivant les états de civilisation, rend les mêmes effets assez variables aussi sur le plan géographique, qui est celui de l'espace. Par là on comprend qu'il est malaisé de soumettre à un ordre scientifique rigide l'étude de faits si mobiles.

Il n'en est que plus nécessaire de définir avec précision les termes généraux dont nous devrons nous servir au cours de ce travail. C'est autour des définitions que les faits dont l'indétermination n'est pas trop grande viendront se fixer d'eux-mêmes et se grouper, de manière à rendre intelligible ce qu'il y a de permanent dans ces modalités en apparence si variables.

2. **Définition de l'œcoumène maritime proprement dit.** — Malgré l'extension croissante de la vie maritime et le nombre grandissant des hommes mêlés aux métiers de la mer, il nous paraît convenable, pour la clarté de l'exposition, de restreindre le concept élémentaire de l'œcoumène, appliqué à l'Océan.

Il n'y a œcoumène, au point de vue maritime, que lorsqu'il y a cantonnement d'un agrégat social déterminé

dans une région géographique particulière, comprenant, soit une lisière littorale avec le *plateau continental** qui lui sert de socle, soit une lisière littorale avec une mer secondaire (mer en bordure*, méditerranée ou mer fermée par des îles), soit une île ou un grand groupe d'îles, soit encore une zone de rendez-vous de grande pêche. En un mot, il n'y a œcoumène maritime que lorsqu'il y a stationnement prolongé ou habituel dans un cadre géographique de côtes et d'eaux marines.

Au contraire, il n'y a pas œcoumène lorsque le cadre océanique n'est qu'une zone de passage, même quand la circulation y atteint un haut degré d'activité : si peuplé que paraisse l'Océan dans une pareille zone, il ne l'est pas au sens propre du mot, car il est impossible de discerner, dans les foules qui ne cessent de le traverser, un seul groupe d'hommes dont la vie dépende réellement du cadre océanique considéré : ce cadre ne contient pas d'habitants, il ne contient que des voyageurs.

Quelques exemples aideront à comprendre cette distinction.

Considérons l'espace maritime entre 43° et 48° lat. N., 49° et 59° long. W. Gr*. Cet espace renferme le grand banc de Terre Neuve et d'autres bancs plus petits. C'est une des régions de pêche les plus productives du monde. Tous les ans, des flottilles nombreuses y capturent la morue, et la saison de pêche dure de quatre à cinq mois. Il y a en France, en Angleterre, aux Etats-Unis et au Canada une quantité d'hommes dont l'existence se passe en grande partie sur le banc de Terre Neuve, et dont

les intérêts économiques séjournent en permanence, si l'on peut ainsi parler, dans ce cadre géographique. Le banc de Terre Neuve présente donc, au même titre qu'une plaine fertile ou qu'une région industrielle, les caractères de l'œcoumène.

Une mer secondaire en impasse, comme la Baltique, sert aussi d'œcoumène plutôt que de zone de passage. D'un bord à l'autre, les communications ne sont pas fragmentées et périodiques : elles sont constantes et ne s'interrompent jamais, de même que dans les différents œcoumènes terrestres. Soit par l'exploitation de la mer, étendue en permanence sur toute la surface de la Baltique, qui appartient, à l'exception de quelques fosses étroites, au plateau continental, soit par la communauté de races et de langues des populations sur les deux rivages opposés, la Baltique révèle qu'elle n'est pas une lacune dans l'œcoumène; au contraire, elle est tout entière circonscrite dans l'habitat particulier que forme le *bouclier baltique** des géologues, sur une partie duquel elle étend une mince pellicule d'eau salée.

Un littoral cisaillé de rias et d'estuaires et reposant sur un plateau continental riche en espèces comestibles, comme le littoral breton-vendéen, constitue encore un œcoumène maritime, car la pêche et le cabotage y retiennent une population stable de marins ; et il ne faut pas oublier, en parlant d'un œcoumène de ce genre, que le plateau continental en fait partie aussi bien que la côte.

Ces trois exemples mettent en lumière quelques-unes

des formes les plus saillantes de l'œcoumène maritime : une zone de grande pêche, une mer secondaire en impasse, un littoral à estuaires avec socle continental.

Considérons maintenant un espace maritime où la vie humaine se présente sous des formes plus complexes que dans les cas jusqu'ici mentionnés : nous voulons parler de la Manche.

Boysen a remarqué que la Manche, à cause de la circulation active qui y règne, possède en permanence une population aussi dense que la province d'Iakoutsk; ne serait-elle donc pas, tout aussi bien que la province d'Iakoutsk elle-même, un œcoumène dont l'étude s'impose aux géographes ?

La remarque de Boysen est intéressante; mais, prise au pied de la lettre, elle amènerait certaines confusions que nous devons prendre à tâche d'éviter.

Sans doute, si nous considérons la Manche comme socle continental (elle en est un, puisque sa profondeur ne dépasse 100 mètres que dans l'étroite fosse d'Aurigny), et si nous la considérons, par conséquent, comme zone de pêcheries, c'est un œcoumène, moins peuplé en fait que d'autres zones semblables, comme le Dogger Bank ou le littoral breton-vendéen. Si nous la considérons comme région de passage constant et ininterrompu entre la France et l'Angleterre, c'est encore un œcoumène. Mais, si intéressants que soient ces deux caractères de la Manche, ce n'est pas à eux surtout qu'elle doit la nombreuse population qui sillonne ses eaux et que Boysen avait en vue : elle la doit avant tout à sa position comme voie d'accès de

l'Europe du nord-ouest vers l'Atlantique, et comme voie d'arrivée de tout l'Atlantique vers l'Europe continentale. A ce titre, qui est son principal titre, la Manche n'est pas un œcoumène. Car la population des paquebots et des cargo-boats traverse cette mer sans s'y arrêter jamais et sans séjourner, pour la plus grande part au moins, sur ses bords. A cette population mobile et voyageuse la Manche ne donne pas un cadre géographique : la Manche sert simplement de trait de jonction aux nombreux cadres fixes d'où se détachent, par groupes, par masses ou par unités, les hommes qui la traversent.

On peut objecter que les peuples des zones désertiques, telles que le Sahara, le *Nefoud* d'Arabie, les sables (*Koum*) du Turkestan russe et du Gobi, sont aussi très mobiles, et que cependant personne n'hésite à regarder ces régions comme des œcoumènes particuliers et bien déterminés.

Mais, au fond, le cas d'un désert et celui d'une mer de passage diffèrent entièrement.

Les tribus des déserts, malgré leur mobilité, vivent toujours dans le même milieu, car elles ne sortent d'un cadre géographique que pour entrer dans un autre cadre identique, ou à peu près. Elles sont soumises aux mêmes conditions de climat. Leur nourriture et leur genre de vie ne changent pas. Leurs relations avec le monde extérieur obéissent à des règles uniformes et permanentes. Elles ne se déplacent que parce qu'elles ont besoin, pour subsister, de plus d'espace que les populations agricoles : leur domaine est plus grand, mais il est tout aussi nettement déterminé que celui des sédentaires.

Il n'en est pas de même pour les hôtes habituels d'une mer de passage comme la Manche. Ceux-ci viennent de tous les points de l'horizon maritime et continental ; ils traversent, avant ou après leur passage, les zones climatiques les plus diverses ; ils proviennent des milieux sociaux les plus variés et les plus complexes qui existent ; ils ne se groupent en Manche que pour en sortir le plus tôt possible : leur présence dans cette mer n'établit donc entre eux qu'un lien artificiel, aussitôt dissous que formé. Ces considérations suffisent pour exclure des œcoumènes la Manche, considérée dans toute l'ampleur de son rôle géographique.

Ce qui est vrai pour la Manche est exact, à plus forte raison, pour les grands espaces océaniques où n'existent même pas des œcoumènes secondaires comme celui qui s'est formé entre la France et l'Angleterre. Nous aurons (partie II, chap. v), à étudier ces espaces en tant que « vides dans l'œcoumène » : ce qu'ils furent longtemps au sens le plus général du mot, ce qu'ils sont encore à plusieurs points de vue.

3. **Définition des migrations par voie de mer.** — Si la mer, considérée comme œcoumène, ne joue pas un rôle de premier ordre dans l'existence des sociétés, elle est au contraire souveraine comme agent de jonction et de mélange, dans les déplacements humains qui se font en grandes ou en petites masses et que l'on peut réunir sous le nom de migrations.

Nous attribuons à cette notion un sens très étendu.

Tout essaimage d'hommes qui se fait en vue d'un déplacement soit définitif, soit durable, et qui a pour résultat de modifier en nombre et en qualité les groupes établis à demeure sur n'importe quel point de l'œcoumène terrestre, doit être regardé comme une migration.

Un mouvement de cet ordre affecte les formes les plus variées. Il peut être définitif ou temporaire ; permanent ou périodique : guerrier ou pacifique ; organisé ou livré à l'anarchie des inspirations individuelles ; fait en vue de l'empire politique et commercial, ou de l'empire commercial seul. Quelle que soit sa nature particulière, tout mouvement migrateur renverse, pour sa part, l'équilibre de répartition en quantité et en qualité établi sur le globe, pour le remplacer par un autre équilibre presque aussitôt détruit que formé.

Nous allons donner quelques exemples des formes typiques de migrations.

La plus importante migration définitive qui ait eu lieu sur le globe, depuis de longs siècles, est celle des Européens à travers l'Atlantique, vers l'Amérique du Nord. Ce grand mouvement maritime a pour résultat d'effacer vite, au delà de l'Océan, les distinctions ethniques, linguistiques et sociales qui tendent plutôt à s'affirmer davantage dans le cadre continental de l'Europe. Nous saisissons ici un trait sur lequel nous reviendrons, le rôle de la mer comme creuset des peuples, si j'ose employer cette métaphore ; la circulation et le déplacement en masse des hommes par voie de mer les rapprochent plus vite les uns des autres que ne le font des siècles entiers d'histoire

continentale. C'est au reste une vérité générale que la mer précipite les manifestations de la vie collective, les rend plus hâtives et plus fiévreuses, et abrège aussi leur durée : tels sont par exemple les caractères de tant d'empires maritimes, rapidement élevés et non moins rapidement détruits.

Un exemple de migration à la fois temporaire et périodique, soumise aux conditions géographiques, nous est donné par les ouvriers agricoles italiens qui vont faire la moisson à la Plata pendant l'été de l'hémisphère sud (décembre-mars), et reviennent faire la même chose en Europe pendant l'été boréal.

Le mouvement de migration, comme nous l'avons dit, peut être aussi guerrier ou pacifique. Les exemples de migrations guerrières abondent. Soit dans les mouvements restreints des périodes historiques anciennes, soit dans les mouvements à grande amplitude des périodes coloniales modernes, l'Europe, qui est devenue le principal centre de rayonnement des races civilisées, n'a guère essaimé de chez elle que les armes à la main. Depuis l'invasion des Angles et des Saxons en Grande Bretagne jusqu'à l'extinction des races indigènes d'Australie et de Tasmanie, prochaine dans le premier pays et achevée dans le second, les migrations maritimes européennes ont été accompagnées de la destruction ou de la décimation des aborigènes sur toutes les côtes océaniques. Les seules migrations pacifiques de l'Europe se sont faites dans les pays où il n'y avait personne, dans les anciens vides polaires ou insulaires de l'œcoumène terrestre, comme

l'Islande colonisée par les Vikings, la Réunion et l'île Maurice colonisées par les Français. Cependant il ne faut pas oublier qu'à la première expansion guerrière succède toujours, dans les migrations maritimes durables, une infiltration pacifique qui continue pendant des années et pendant des siècles. Dans les mouvements de cet ordre, le commerce se superpose à la guerre, et l'exode pacifique au delà des mers remplace l'exode belliqueux.

Il y a des migrations spontanées, qu'aucune autorité n'organise ni ne dirige. En contraste absolu avec ces migrations, il y en a d'autres tout à fait involontaires et forcées. Comme exemple des premières, citons le *rush* des chercheurs d'or vers l'Australie, la Californie, le Klondyke et le Transvaal. Ces poussées d'hommes ne se sont formées et ne sont arrivées à leur but que parce qu'elles avaient surtout de la mer à traverser en venant de l'Europe, centre de dispersion. Si les routes à suivre avaient été principalement continentales, jamais on n'eût vu un tel flot d'émigrants. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à se rappeler les difficultés inouïes opposées aux émigrants du Klondyke par la médiocre épaisseur d'un morceau de l'Alaska, ainsi que la lenteur avec laquelle le courant des mineurs australiens est parvenu aux champs d'argent de Coolgardie.

Le type des migrations forcées nous est donné par le commerce des esclaves, qui a suivi longtemps les routes tropicales d'Afrique en Amérique, et qui suit encore les routes traversières de la mer Rouge ainsi que la côte orientale d'Afrique; le même type nous est donné, à peine

atténué, par l'exportation de coolies chinois et hindous à travers le Pacifique et l'Océan Indien. Ici encore, la mer est la grande voie qui facilite le mouvement de masses nombreuses d'hommes vers les points les plus éloignés. Dans cette migration particulière, elle s'associe d'une manière intéressante au désert, qui diffère beaucoup d'elle comme œcoumène, mais qui lui ressemble comme cadre de circulation. Les caravanes marines qui aboutissent aux ports de Djeddah, de Mascate et de Zanzibar ne transportent pas plus d'hommes que les caravanes désertiques qui traversent les dunes et les *hamada** entre Kouka, Mourzouk et Tripoli.

Enfin, parmi les migrations volontaires et organisées, les unes sont faites en vue de la domination politique et commerciale, les autres en vue de la domination commerciale seulement. L'essaimage des Espagnols vers leurs colonies du Nouveau-Monde avait pour objet un empire politique absolu non seulement sur les corps et sur les biens, mais sur les consciences des populations sujettes, réduites à un état d'ilotisme complet. A l'antipode de l'essor politico-religieux de l'Espagne, il convient de placer la formation des colonies phéniciennes : fondées en vue du commerce, égrenées en bordure sur les côtes de la Méditerranée et même de l'Atlantique européen, elles n'eurent, à l'exception de Carthage, aucune ambition politique et territoriale.

Depuis le commencement de la poussée coloniale des temps modernes, dont toutes les routes d'expansion sont maritimes, il est impossible de mettre en doute l'ampli-

tude et l'importance des migrations par voie de mer. Mais, contrairement à une opinion assez commune, l'essor maritime n'est pas récent. Il y a très longtemps que le mélange des peuples et des races se fait par les routes de mer. Pendant de longs siècles, il est vrai, les routes océaniques ont été peu fréquentées ; mais les routes des mers secondaires, et même celles des grandes mers semées d'archipels et des océans à vents réguliers ont été suivies de longue date par les migrations humaines.

« C'est un service de Hermann Hirt, dit Ratzel (*Politische Geographie*, 2e éd. chap. XXII, § 315), d'avoir appelé l'attention sur la signification de ce fait, à une époque où l'on pensait que les migrations de peuples n'étaient presque que des migrations terrestres, quoique l'anthropogéographie eût depuis longtemps des indications sur de grands déplacements de peuples par mer, comme ceux des Polynésiens et des Esquimaux ».

C'est en vain qu'on objecterait à cette conception l'état rudimentaire de l'art de la navigation aux premiers siècles historiques. D'abord, dans toutes les mers secondaires à riches articulations (Méditerranées d'Europe et d'Amérique, mers du Nord de l'Europe, mers de l'Insulinde) une navigation uniquement littorale pouvait mener très loin. Ensuite, dans les mers à vents réguliers (alizés et moussons), c'étaient les conditions météorologiques elles-mêmes qui suppléaient et qui suppléent encore à l'insuffisance de l'art nautique, en traçant aux marins des routes déterminées et à peu près invariables.

Nous concluons donc que les migrations par voie de

mer sont, non seulement des faits de tout premier ordre, mais des faits très anciens, dont l'analyse sociogéographique devra nous retenir.

4. **Définition des faisceaux de circulation.** — Si les routes des migrations tracent sur les cartes océaniques un réseau véritable, ce réseau ne peut cependant se comparer, au point de vue de la complexité et de la finesse des mailles, à celui que tracent les routes suivies par les marchandises et les passagers. Il n'y a point de route qui ne transporte en même temps des hommes et des produits, puisque les intérêts économiques qui relient les continents entre eux tracent nécessairement de nouvelles voies sociales. Et il n'est pas inexact de dire que les nouvelles voies maritimes sont frayées d'abord par les marchandises, et ne sont suivies que plus tard par les hommes, ou tout au moins par de grandes masses d'hommes. Longtemps l'Insulinde et l'Inde elle-même ne furent que le pays des épices et des marchandises précieuses, où ne fréquentaient, venant d'Europe, que quelques navigateurs munis d'un monopole exclusif, avant que le flot des voyageurs européens apprît à connaître cette route. Il en a été de même des voies côtières africaines. Et, de nos jours, les routes du Pacifique nord, routes à peu près neuves où la circulation des marchandises se développe d'une manière puissante, nous montrent, par des faits comme l'exclusion des Chinois de Californie et les difficultés rencontrées par les Japonais dans la même Californie et dans la Colombie britannique, que la circulation régulière des produits s'établit plus aisé-

ment que celles des hommes : la première précède la seconde et l'annonce, mais elle l'annonce parfois de loin.

En apparence, les routes de navigation peuvent être tracées sur la surface sans obstacles de la mer, de manière à relier indistinctement, par des lignes aussi rapprochées que possible de l'arc de grand cercle*, les points importants des côtes opposées. Les routes maritimes n'ont point affaire aux obstacles ou aux facilités topographiques qui dictent souvent d'une manière impérieuse le tracé des routes terrestres, et l'objet de l'art nautique est précisément de faciliter aux navires une route aussi géométrique que possible ; l'application de la vapeur à la navigation, en affranchissant pour une grande part le marin de la sujétion aux vents et même aux courants, a rendu plus stable et plus simple le tracé des principales voies océaniques. Cependant les routes maritimes ne sont point indépendantes les unes des autres. Elles sont groupées en *faisceaux* au départ et à l'arrivée, parce que les échanges tendent de plus en plus à se concentrer dans quelques grands ports. Cela est vrai pour la navigation à voiles comme pour la navigation à vapeur. En outre, chaque route, prise en particulier, présente des *divergences* au large et des *convergences* près de terre, par suite des nécessités de la navigation, de sorte qu'elle croît en largeur vers la haute mer et devient très étroite vers la terre, ce qui en fait un faisceau de sillages différents, d'abord très proches les uns des autres, et ensuite éloignés.

De très bons exemples de ces faisceaux nous sont offerts, dans l'Atlantique : par les voies qui unissent l'Europe

du nord-ouest et la Méditerranée, d'une part, aux Etats-Unis et au Canada de l'autre ; par celles qui vont de tous les ports européens à Madère, aux Canaries, au Sénégal et aux ports du Brésil et de l'Argentine.

Comme nous l'avons déjà vu à propos de la Manche, les faisceaux de circulation donnent à la mer, sur des pistes bien délimitées, l'aspect d'un œcoumène, tant les allées et venues sont nombreuses en de semblables régions. C'est pourquoi Ratzel avait cru pouvoir parler d'un *œcoumène de la circulation*, un peu plus petit, suivant lui, que le véritable œcoumène ; l'existence de l'œcoumène de la circulation proviendrait de la nécessité d'établir, dans le sens du méridien et par conséquent à travers les espaces maritimes, des relations entre les continents, qui sont disposés plutôt dans le sens de la latitude. Nous ne pouvons admettre, comme nous l'avons dit, qu'il s'agisse ici d'un œcoumène, au sens primitif du mot ; nous aimons mieux parler de faisceaux de circulation, expression qui implique nécessairement l'existence de grands vides.

Pourquoi les voies maritimes se groupent elles en faisceaux ? C'est un fait qui, comme tous les grands faits d'une nature très générale, plonge ses racines dans plusieurs séries de causes d'ordre différent.

Il y a des causes uniquement naturelles, et des causes surtout humaines.

Nous devons considérer les premières d'abord dans les routes du large, puis dans les routes côtières.

En examinant les cartes qui indiquent, en même temps que la configuration des Océans, les directions suivies par

les vents réguliers ou périodiques, par les grands courants du large* et par les courants de marées*, on se rend compte que ces directions donnent des routes précises et constantes sur certaines zones de la sphère, et indécises ou variables sur d'autres zones. Considérons l'Atlantique nord, entre l'équateur et le 60e degré lat. N. Il y existe trois zones du large, que l'on peut considérer, en employant une expression maritime courante, comme des *lits* de vents et de courants où les agents naturels tracent nettement aux navires leur direction. La première renferme, de l'équateur au 10e lat. N. en moyenne, le courant équatorial qui porte les eaux de la côte de Guinée vers celles de la Trinité et du Venezuela : dans cette voie, aucun faisceau n'existe, parce que toutes les routes maritimes de ces parages sont traversières, ce qui empêche l'effet d'attraction du *lit marin* de se faire sentir. En revanche, cette attraction est extrêmement sensible sur les deux autres zones, celle du Gulf-Stream et celle des alizés. Du 30e au 50e degré lat. N., sur une direction du S. W. au N. E., le lit du Gulf-Stream concentre à peu près toutes les routes de voiliers et même de vapeurs entre l'Europe et l'Amérique du Nord ; il en est de même, du 10e au 30e lat. N., entre le 15e et le 30e long. W. Gr., région des alizés du N. E., pour les voies d'Europe vers l'Afrique et vers l'Amérique équatoriale. Avec ces grandes rues océaniques, la région située au S. E. des Açores, du 30e au 37e lat. N., du 25e au 32e long. W. Gr. fait un contraste remarquable. C'est un vide, parce que c'est une région de calmes et de brises folles*, où n'est tracée aucune direction déterminante, de sorte

que cet espace océanique est évité même par les navires dont la route géométrique passerait par ces parages. Il est évident que de semblables considérations s'appliquent surtout aux voiliers ; mais on aurait tort de croire que la navigation à vapeur n'y a aucun égard.

Pour les routes côtières, il suffit de remarquer que les plus actives sont des routes de détroits, où la circulation s'établit, comme dans la Manche, dans les détroits danois, dans la mer Rouge et dans les manches d'Extrême-Orient, le long de deux côtes qui se font face. Il est évident que sur ces voies, la forme et l'homogénéité des faisceaux dépendent étroitement de la configuration des rivages. Or, sur la plus active des routes côtières du globe, qui est la route indo-méditerranéenne de Gibraltar à Singapour, les étranglements sont nombreux, et souvent ils sont fort resserrés : à Gibraltar, à Malte, au canal de Suez, à Aden et à Singapour, une multitude de routes venant des points les plus divers se concentre en une seule masse.

La part de l'homme dans la formation des faisceaux de circulation dérive surtout du perfectionnement de l'outillage naval et industriel. A cause de son énormité même et de sa complication, cet outillage tend à se concentrer sur quelques points des côtes et sur une petite quantité de grands navires, au lieu de s'éparpiller sur de nombreux bateaux et de se disperser le long des ports. Une ville commerciale telle que New-York, qui attire à peu près tout le mouvement des hommes et des marchandises dans l'Atlantique Nord, réunit en un faisceau, par son existence même, toutes les voies qui, sans elle, divergeraient peut

être le long de la côte des États-Unis. La mer du Nord tient à ce point de vue, dans l'Europe du nord-ouest, presque la même place que New-York aux États-Unis. Le faisceau est donc moins serré du côté européen ; mais il n'en existe pas moins, et la manière dont les grandes voies maritimes évitent presque les grands ports français pour aboutir à Londres, à Anvers, à Rotterdam et à Hambourg nous indique comment l'artère de circulation est dessinée dans les mers d'Europe.

Non seulement les faisceaux ne présentent pas une densité uniforme sur toute leur étendue, mais les différences qui existent entre les uns et les autres, à ce point de vue, sont assez grandes et assez régulières pour qu'on y reconnaisse, dans les routes du large, l'action de causes générales.

Les faisceaux tracés dans les zones tempérées à vents variables des hémisphères du nord et sud sont d'une texture uniforme et serrée. Les routes de ces régions, si longues qu'elles soient, se développent dans un milieu physique qui ne change guère, où les conditions favorables et défavorables à l'établissement de la route, dans le sens de l'aller et dans celui du retour, se compensent à peu près dans une sorte de balancement qui ne provoque que des déviations secondaires. Si l'on prend par exemple la route d'Europe aux Etats-Unis, on constate que la seule déviation qu'elle subisse est due à la dérive des glaces flottantes au S.-E. de Terre-Neuve, dans les mois de la débâcle arctique ; encore cette déviation ne dépasse guère deux ou trois degrés en latitude. Le grand faisceau de l'hémis-

phère austral, le « tour du monde austral » qui utilise les vents et les courants d'W. en E. au sud de l'Amérique, de l'Afrique et du cap de Tasmanie, ne subit même pas la déviation temporaire des routes de l'Atlantique nord, car le faisceau austral se tient toute l'année à peu près hors de portée des glaces flottantes. Ainsi les faisceaux de cette nature sont assez serrés et à peu près invariables.

Il n'en est pas de même dans les faisceaux de circulation des zones à vents réguliers (alizés et moussons). Comme les faisceaux de cet ordre ne peuvent se borner au domaine assez étroit de la mousson et de l'alizé d'un seul hémisphère, — domaine dont l'étendue ne dépasse pas 10 ou 20 degrés de latitude —, ils doivent se prolonger, soit dans la région de l'alizé ou de la mousson contraires, soit dans les zones de vents variables, et dans les deux cas, suivant les saisons et suivant les régions traversées, les routes subissent des oscillations d'une amplitude assez grande. Ces oscillations peuvent être ressenties dans une certaine mesure par les vapeurs, mais elles modifient surtout les directions des voiliers. Elles ont pour effet principal d'éloigner notablement les unes des autres les routes d'aller et les routes de retour, qui se confondaient presque dans les faisceaux serrés.

Tel est le cas, par exemple, de la route des voiliers d'Europe au Cap. A l'aller, cette route se confond à peu près, jusqu'à l'équateur, avec le faisceau de l'Europe à l'Amérique du Sud : car les voiliers du Cap atteignen l'alizé du N.-E. à peu près au 30° lat. N, entre Madère et les Canaries, et se laissent porter par lui jusqu'aux calmes

équatoriaux. Mais, dans l'hémisphère sud, les voiliers sont contrariés par l'alizé du S. E. : ils sont donc obligés de naviguer *au plus près* en faisant un long détour qui les porte en vue de Trinidad et de Tristan da Cunha, jusqu'à ce qu'ils atteignent, en face de ce dernier groupe, la zone des vents et des courants d'W. en E. de l'hémisphère austral, qui les mène au Cap. Au retour, la situation se retourne exactement : l'alizé du S. E. permet aux voiliers de suivre à peu près la ligne droite du Cap à l'équateur ; mais, dans l'hémisphère nord, ils doivent louvoyer longuement à l'W des Açores, avant d'atteindre les vents variables des latitudes tempérées, qui les portent vers l'Europe. Ainsi, le faisceau de cette route n'est serré que sur l'équateur, dans la partie étranglée de l'Atlantique qui va du cap des Palmes au cap Saint-Roch ; partout ailleurs, le faisceau s'étend sur d'immenses espaces maritimes qui comprennent jusqu'à 35 degrés en longitude, sous les latitudes tropicales.

Serrés ou lâches, les faisceaux ne remplissent pas le domaine océanique tout entier. Ils laissent entre eux et en dehors d'eux des vides, qui peuvent fort bien ne pas être des vides dans l'œcoumène. Ainsi la mer de Barentz, redevenue aujourd'hui, comme au XVII^e siècle, un rendez-vous de baleiniers, au large du Finmark et de la côte mourmane, fait partie de l'œcoumène maritime, mais elle est en dehors de tout faisceau de circulation. Inversement, le faisceau de voies qui se développe de San Francisco aux Sandwich est en dehors de l'œcoumène. Les régions maritimes qui se trouvent à la fois en dehors des faisceaux et des œcou-

mènes fixes représentent le vide à peu près absolu, au point de vue humain : par exemple, l'océan Indien entre les Seychelles et le plateau des Chagos.

5. **Méthode générale d'exposition.** — Nous grouperons tous les faits que nous essaierons d'expliquer autour des trois grands ordres de faits dont nous venons de donner la définition, et auxquels nous ajouterons les mouvements généraux, d'ordre historique et politique, qui visent à la *domination de la mer*. Ces quatre cadres d'exposition, *œcoumène maritime, migrations maritimes, faisceaux de circulation, domination de la mer*, nous donnent les quatre aspects principaux de la vie des sociétés humaines en rapport avec l'Océan. Si la clarté que nous voulons donner à notre exposition nous amène à présenter chacun de ces faits sous des arêtes un peu trop vives, de manière à paraître les isoler les uns des autres, nous essaierons cependant de ne jamais méconnaître leurs connexions et de montrer leur véritable valeur : tâche assurément délicate, car la balance des faits d'ordre naturel, des faits d'ordre social actuel et des faits d'ordre historique, ainsi que leurs influences réciproques, qui donnent l'expression exacte de la vie des sociétés, sont très difficiles à établir et à mesurer.

---

# LA MER

## PREMIÈRE PARTIE

### L'ŒCOUMÈNE MARITIME

### CHAPITRE PREMIER

#### COTES DE CONDENSATION

6. Répartition inégale des populations sur les côtes. — 7. Théorie de Karl Ritter sur les articulations littorales. — 8. Les rias. — 9. Les fjords. — 10. Causes véritables des mouvements de condensation. — 11. Côtes des mers secondaires, des détroits et des isthmes. — 12. Débouchés fluviaux et pays d'alluvion. — 13. Pêcheries côtières ; le plateau continental. — 14. Modes de groupement des pêcheurs côtiers. — 15. Industries dérivées de la pêche côtière. — 16. Variations naturelles de l'œcoumène côtier. — 17. Vue d'ensemble sur les côtes de condensation.

6. **Répartition inégale des populations sur les côtes.** — Un rivage maritime n'est pas une simple ligne : c'est une zone frontière entre le domaine marin et le domaine terrestre. Cette zone n'a pas une largeur uniforme, mais extrêmement variable, qui dépend du degré

de pénétration mutuelle des deux domaines : l'un et l'autre s'amalgament, soit par la constitution du sol littoral (terrains meubles d'alluvions, dunes sablonneuses, cordons littoraux), soit par la hauteur du flot de marée qui pénètre au loin dans les estuaires, soit par le dessin tourmenté des côtes articulées, soit par l'existence d'une ligne d'îles et de rochers en face de la terre ferme, soit par l'extension du climat maritime sur la lisière terrestre, soit, enfin, par plusieurs degrés de transition biologique entre la faune et la flore de la mer et celles du continent. Cette variété de la constitution physique des côtes rend compte en partie, mais non à elle seule, de leurs valeurs diverses comme œcoumènes. Valeurs si diverses en effet, que sur les 261 700 kilomètres[1] de côtes de l'espace planétaire tous les degrés de densité se présentent, depuis les rivages tout à fait déserts jusqu'aux rivages surpeuplés. Les contrastes sont aussi vifs qu'entre les plus différents des œcoumènes terrestres : comparons seulement la côte du Labrador et celle de l'Etat de New-York, la côte de l'Hadramaut et la côte du Malabar. Ces contrastes s'accentuent encore par l'opposition fréquente entre la lisière maritime peuplée et l'hinterland médiocrement peuplé, ou par l'opposition (beaucoup plus rare, il est vrai) de la lisière déserte et de l'intérieur habité. Dans la partie tempérée du Canada et dans les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, les hommes sont massés dans les régions côtières et le long des estuaires maritimes, tandis qu'à l'intérieur, sauf dans le pays des grands lacs, la population est clairsemée. Dans la Bretagne relativement très peuplée, la densité est deux fois plus forte sur la côte qu'à l'intérieur du

[1] Penck, t. I, p. 128.

pays. A Terre Neuve, les neuf dixièmes des habitants sont sur le littoral. En Espagne, toutes les grandes villes sont côtières, sauf la capitale politique. En revanche, nous voyons les côtes mexicaines des terres chaudes (*tierra caliente*) presque désertes par rapport au plateau intérieur de l'Anahuac. Ainsi, d'une côte à une autre côte, et d'une côte à son hinterland, on constate des inégalités de répartition qui font entrevoir la valeur de la lisière maritime comme œcoumène. Nous appelons *côtes de condensation* celles où se groupent des populations denses, et *côtes de dispersion* les littoraux où la population est très clairsemée ou tout à fait absente.

7. **Théorie de Karl Ritter sur les articulations littorales.** — Karl Ritter et son école ont donné une explication géographique générale qui rend compte, selon eux, du développement de la vie maritime, de la variété de ses formes et de la densité humaine sur les côtes de condensation.

D'après Ritter, toute côte richement articulée est destinée à un grand développement maritime. Les articulations, comme les golfes, les caps, les presqu'îles, les estuaires, les rias, les fjords, multiplient les points de contact avec l'Océan. Elles fournissent de nombreux abris, tant à la navigation côtière qu'à la navigation du large. Elles invitent, en quelque sorte, les peuples à se familiariser avec la mer : il semble évident, de prime abord, que l'adaptation à la vie maritime sera beaucoup plus aisée sur une côte découpée et hospitalière, comme celle de Provence, que sur un littoral rectiligne, sablonneux et tempêtueux comme celui des Landes. Cette vertu particulière du littoral articulé serait indépendante de toute autre

contingence physique ou humaine. Ce ne serait qu'une question de dessin et de structure. Les côtes découpées sont toutes, ou presque toutes, assez élevées ou fort élevées. Elles abondent donc en ports en eau profonde, par suite de la correspondance qui existe toujours entre le profil de la côte et celui des fonds marins littoraux ; les ancrages sont sûrs, sur fond de gravier ou de roche, autant qu'ils sont incertains au large des côtes basses rectilignes. Comment la vie maritime ne se concentrerait-elle pas sur des zones où tout est préparé pour son éclosion et pour son développement ?

L'exemple classique de la Grèce, dont Curtius vantait, à la même époque, les articulations littorales, où il voyait la cause de la splendeur maritime des peuples helléniques, a certainement agi plus que tout autre sur l'esprit de Ritter. En fait, le contraste entre les terres stériles de la Grèce et les ports admirables de ses côtes et de ses îles, le rôle joué par la mer dans l'histoire de ses plus brillantes civilisations, celles d'Athènes et de l'Ionie, toutes deux développées en pays articulés, l'éclat des républiques maritimes et l'obscurité relative des régions situées loin des côtes découpées, comme l'Elide, l'Arcadie et la Béotie, semblent donner aux idées de Ritter toute la confirmation désirable. En outre, on peut trouver, sans grand effort, d'autres exemples du même ordre, sur les côtes d'Europe. Les côtes à plissements à demi submergés de la Dalmatie, avec leurs nombreuses îles littorales, nourrissent une nombreuse population de marins, tandis que la côte rectiligne italienne qui fait face au pays dalmate, des bouches du Pô au Monte Gargano, n'est que le revers mal peuplé de l'Apennin. Sur la côte articulée de la Provence, toute la population s'entasse sur le littoral : sur la côte rectiligne

et basse du Languedoc, c'est à l'intérieur que l'on vit, et la mer est évitée : les Provençaux sont des marins, les Languedociens sont des paysans. La Bretagne articulée fait aussi contraste avec la Vendée et même avec la Normandie non articulées.

Cependant, le déterminisme géographique de Ritter paraît un peu simpliste et superficiel. A examiner de près les exemples que nous avons cités, on relève pour chacun d'importantes diversités : des caractères particuliers apparaissent, qui s'accordent mal avec une théorie simple et uniforme et qui, dans chaque cas, s'imposent au moins autant à l'attention que le dessin et la structure de la côte.

Considérons d'abord le cas de la Grèce. Les Grecs, ou tout au moins les plus actifs d'entre eux, étaient à l'époque la plus brillante de leur histoire un peuple de navigateurs et de marins : cela est exact. Mais l'ont-ils toujours été ? Ratzel[1] fait remarquer avec raison que la mer n'a pris une place prépondérante dans l'histoire de la Grèce qu'à partir du moment où les Grecs se sont mis à l'école des Phéniciens ; or ces Phéniciens, qui furent le peuple le plus maritime de l'antiquité classique, venaient précisément de la côte la moins découpée qui soit. On peut ajouter que la vie maritime de la Grèce ne se développa pendant longtemps qu'en Ionie, c'est-à-dire sur les côtes de la massive presqu'île de l'Asie mineure où les articulations existent, mais pénètrent relativement peu dans l'intérieur, tandis que la Grèce d'Europe, qui est bien plus découpée, menait encore une existence presque uniquement continentale (du VIII^e au V^e siècle). Et sur les côtes européennes de la Grèce, que de points semblaient prédestinés, d'après les

[1] Ratzel, 7, § 281.

idées de Ritter, à une brillante prospérité maritime, alors que cette prospérité n'a jamais lui pour eux ! Nulle part, il n'y a de digitations plus complexes que celles de la Chalcidique : et pourtant la Chalcidique n'avait ni ports, ni marins, et jusqu'à maintenant, elle n'en a jamais eu; la mince presqu'île de Hagion-Oros ne contient que les couvents du mont Athos et leurs moines. Ne vaut-il pas mieux penser que les articulations littorales ont été une circonstance favorable, sur certains points, au développement maritime de la Grèce, mais que les causes profondes de ce développement sont à la fois plus étendues et plus complexes ? Des agents physiques, plus nombreux et plus variés que le croyait Ritter, y ont travaillé en même temps que les influences historiques (v. § II).

Sur les côtes de Dalmatie, où les articulations paraissent aussi jouer un rôle souverain, on peut reconnaître assez aisément que la vie maritime est imposée aujourd'hui par l'aridité du sol pierreux du Karst, après avoir été autrefois conseillée par la présence des anciennes forêts riches en bois de construction : les Dalmates auraient été marins, même si leurs côtes avaient été rectilignes. De même, la Provence est un pays maritime plutôt à cause de son sol ingrat et de sa situation comme débouché de la vallée du Rhône qu'à cause de sa richesse en ports et en rades. En Bretagne, les parties de la côte où il y a le plus de marins sont précisément les moins découpées, comme le front maritime de la côte sud-ouest entre Penmarch et Lorient, tandis que dans les anfractuosités profondes des rias, la population maritime fait défaut, ou à peu près.

Par contre, il n'est pas malaisé de trouver des exemples de côtes articulées où manquent les gens de mer et les métiers de la mer. La grande île de Célèbes, type de

*côte à grands lobes*[1] comme la Chalcidique et le Péloponnèse, n'est pas seulement une des moins peuplées parmi les principales terres de l'Insulinde ; c'est également une terre où la vie maritime est aussi embryonnaire dans ses formes stables, comme la pêche côtière, que dans ses formes mobiles, comme le commerce et les relations par voie de mer[2]. La Corse, dont la côte occidentale est si articulée, est habitée par des gens qui ne sont point des marins[3]. En Ecosse, c'est précisément sur la partie du littoral où se trouvent les découpures les plus profondes, celles des *lochs*[4] marins aussi creusés que des fjords, et les îles les plus nombreuses, les Hébrides et l'archipel côtier de Skye, de Mull, d'Islay et de Jura, c'est-à-dire sur la côte ouest, du cap Wrath au Mull de Kintyre, qu'il y a le moins d'activité maritime : aucun port important, aucune grande ligne de navigation, des côtes désertes, des détroits et des golfes déserts.

Il semble donc que la vue générale indiquée par Ritter, non seulement ne suffit pas à expliquer tous les cas de condensation, mais ne peut réellement en expliquer aucun, puisque dans les cas de condensation cités, nous trouvons, à côté de l'articulation littorale, des caractères physiques et sociaux qui rendent compte mieux qu'elle de la formation des groupes maritimes.

L'insuffisance des idées de Ritter paraîtra plus nettement encore, si nous soumettons à une analyse serrée les types les mieux définis des côtes articulées. Ces types sont au nombre de deux : les rias et les fjords. L'obser-

[1] Penck, t. II, p. 583.

[2] Exception faite pour les *Bougi* de Macassar.

[3] Ratzel, 4.

vation nous apprendra comment se fait, dans l'un et dans l'autre, l'adaptation maritime.

8. **Les rias.** — On entend par *rias* de longues vallées marines avec un débouché fluvial en général médiocre : elles existent sur un certain nombre de côtes rocheuses à formation hétérogène, et elles sont dues, croient les géologues, à un mouvement *positif* ou submersion partielle du continent, avec inondation marine des vallées préexistantes. Si les idées de Ritter sont exactes, rien ne vaut mieux que cette formation pour faire naître et développer les sociétés maritimes. Ces vallées marines, qui pénètrent à 20, 40 et même 60 kilomètres dans l'intérieur des terres, donnent une très grande extension à la ligne des côtes et multiplient les points de contact ; elles constituent des rades de refuge de premier ordre, car elles ont presque toujours, au moins sur une assez grande longueur, une profondeur suffisante ; elles tracent même vers l'intérieur des chemins commodes. Rien ne leur manque, en apparence, pour devenir les œcoumènes de populations maritimes : et cependant, dans la réalité, ces populations leur manquent.

Sur le pourtour de la péninsule bretonne, depuis le Trieux jusqu'à la rivière d'Auray, les rias sont fort nombreux. On peut en compter une quinzaine : mais il n'y en a pas un seul où vive une nombreuse population de marins. Ni les pêcheurs d'Islande de Paimpol, ni les pêcheurs de sardine des baies d'Audierne et de Douarnenez, ni les thoniers de Groix, ni les pêcheurs de crustacés n'habitent à l'intérieur des rias, et le maigre commerce maritime qui se fait sur les côtes déserte de plus en plus quelques unes de ces vallées marines, comme celles de Lannion, de Morlaix, de Landerneau et de Quimper, où

il venait autrefois. Il n'y a point de bateaux dans le ria, peu ou pas de pêcheurs, pas de villages maritimes. S'il était possible de combler tous les débouchés des rias et de donner un dessin très simple au pourtour côtier de la Bretagne, la vie maritime de la presqu'île n'en serait ni altérée, ni diminuée.

En Corse, les rias si dentelés de la côte occidentale sont encore plus déserts que ceux de Bretagne, à l'exception du golfe d'Ajaccio, et « Ajaccio, dit Ratzel, doit sa position et sa prospérité non à son golfe, mais à la fertilité de ses environs[1] ». Sur les rias comme à l'intérieur du pays, le Corse n'est pas un homme de la mer : c'est un montagnard. La mer corse est vide jusqu'au fond des baies les plus encaissées, et il semble que rien n'attire les habitants du pays vers la vie et vers les métiers maritimes.

Sur les côtes de la Galice et des Asturies, où les rias sont nombreux, — c'est même de ces pays qu'est venu leur nom géographique, — les rivières marines ne sont peuplées que lorsqu'elles servent de débouché aux minerais espagnols, comme à Bilbao et à Santander, ou lorsqu'elles sont placées à la pointe extrême du continent, où se trouvent des ports-escales et des ports militaires (la Corogne et le Ferrol) : la vie maritime dépend, sur ces points, non de la structure de la côte, mais de sa position géographique sur la carte de l'Atlantique d'Europe.

Ainsi, le ria ne favorise nullement, par lui-même, l'éclosion des groupes maritimes ; bien plus, il semble qu'il la contrarie.

9. **Les fjords.** — Plus encore que les rias, les fjords

[1] Ratzel, 4.

donnent bien l'idée de la valeur véritable des articulations.

Les fjords sont des golfes étroits, profonds et souvent ramifiés, qui entaillent des côtes montagneuses. Ils ont une origine à la fois tectonique* et glaciaire. Leurs profondeurs sont les plus grandes qu'il soit possible de rencontrer à la base même d'une muraille côtière. Leurs articulations sont les plus complexes qui existent sur le globe. Elles sont encore accrues par les innombrables îles et îlots qui accompagnent tous les littoraux fjordiens. Nulle part les eaux marines ne se mêlent si étroitement que dans les fjords aux ondes terrestres, dont la mer souligne tous les détails de topographie. Si cette pénétration constante suffit à faire naître les groupes maritimes, nul doute que les fjords soient, par excellence, des côtes de condensation.

Il n'y a pas de région fjordienne mieux connue et mieux caractérisée que la Norvège. Ce sont les fjords qui développent jusqu'à 17000 kilomètres les 2500 kilomètres à vol d'oiseau du littoral norvégien. Le massif montagneux ou *fjeld* scandinave est entaillé de toutes parts, du côté de l'Atlantique, par ces ravins profonds qui arrivent presque jusqu'au pied des névés et des glaciers du Justedalsbrae et du Folgefond. Le Nordfjord pénètre à 45 milles marins dans l'intérieur, le Sognefjord à 90. Les profondeurs du premier vont à 454 et à 565 mètres ; dans le second existe une fosse de 1244 mètres. Ramifiés et développés en tous sens, les fjords de Norvège tracent partout des voies de communication marine.

Et cependant, les fjords ne sont pas des pays de marins.

Il est bien exact que la Norvège est avant tout un pays maritime, si l'on entend par là une contrée dont les ressources de trafic et d'expansion sont fondées principale-

ment sur la mer. Mais l'origine de l'activité maritime norvégienne ne doit point être cherchée dans les fjords. Elle réside avant tout dans la richesse des pêcheries de morue et de hareng qui se font sur le *front maritime extérieur*, c'est-à-dire en dehors des articulations fjordiennes. Tout au plus le chenal qui sépare les îles du continent *Indre-Led* reçoit-il comme une répercussion des pêcheries de l'extérieur, car c'est sur les îles que résident la plupart des marins. La Norvège a dû aussi sa valeur maritime à l'abondance des bois, utiles pour la construction des navires et utiles comme fret de sortie. Mais ces bois sont clairsemés sur la muraille fjordienne : c'est à l'intérieur du pays qu'il faut chercher les principaux. A mesure qu'on avance dans les fjords, on voit disparaître rapidement toute trace de vie maritime. Les rares maisons (*gaard*), accrochées de part et d'autre aux pentes rapides, sont des maisons de paysans qui vivent surtout de leur terre. Les eaux fjordiennes, à moitié douces, ne donnent guère que du saumon. Les habitants se servent de barques uniquement pour les transports ; mais ces transports ne peuvent développer chez eux des qualités nautiques, sur les eaux toujours tranquilles des fjords. On trouverait encore moins de marins au fond des entailles fjordiennes qu'au fond des rias de Bretagne[1].

Même spectacle dans l'intérieur des *lochs* marins d'Ecosse et des *loughs* d'Irlande, qui ne sont en réalité que des fjords. L'Irlande, où aucune population de marins n'a jamais pu grandir, malgré ses côtes extrêmement découpées, donne un exemple très intéressant. Même spectacle encore dans une région fjordienne dont les

[1] Bureau, passim.

beautés naturelles sont égales à celle de la Norvège, la Colombie britannique. Ici, l'absence de toute condensation maritime est encore plus visible. Les côtes sont désertes ; les chenaux intérieurs et les fjords sont déserts. « Pratiquement, toute la population de la Colombie britannique (200.000 habitants en 1891, sur un million de kilomètres carrés), est concentrée dans la partie S. et dans l'île Vancouver... Les îles de la Reine Charlotte, très boisées, sont à peu près désertes[1]. » Comme en Norvège, la trop grande profondeur des fjords devient un obstacle à la navigation. « Beaucoup de fjords de la Colombie britannique sont trop profonds pour offrir un ancrage[2]. » Aujourd'hui, le peuplement de la Colombie britannique se fait par l'intérieur, vers les mines de l'Alberta et du haut Mackenzie, et les côtes fjordiennes demeurent désertes.

10. **Causes véritables des mouvements de condensation.** — Il nous faut donc chercher ailleurs que dans la théorie de Ritter les causes qui accumulent les groupes maritimes sur les côtes de condensation. Nous le ferons en essayant de nous rapprocher autant que possible des conditions primitives où ne jouaient que les agents naturels, plus puissants alors qu'ils le sont aujourd'hui sur la destinée des sociétés ; mais nous ne méconnaîtrons pas les modifications de premier ordre apportées dans l'œcoumène par l'établissement des faisceaux de circulation sur toutes les mers praticables de la planète. Nous étudierons dans la III^e partie de ce livre les nouveaux groupes qui s'agrègent aux extrémités de ces faisceaux ;

[1] Dawson, p. 451, 477, 478.
[2] Dawson, p. 480.

dès maintenant, nous devons reconnaître que la constitution de ces nouveaux groupes amène infiniment plus d'hommes à la vie maritime que tous les mouvements de condensation antérieurs.

Ramené à ses termes les plus simples, le problème de la condensation se présente sous un double aspect. La mer est utilisée par les hommes comme moyen de transport additionnel, en quelque sorte, le long des côtes et dans les mers resserrées, avant l'établissement des grands faisceaux océaniques ; à ce titre, les côtes que leur situation, bien plus que leur nature, désigne comme sièges ou plutôt comme zones de départ et d'arrivée de relations maritimes commodes, deviennent des œcoumènes, et fréquemment, à ces relations primitives, étroites et localisées, se superposent celles que de nos jours déterminent les grands faisceaux, de sorte que l'œcoumène des relations localisées sert de noyau à l'œcoumène des relations planétaires. C'est ainsi que Hambourg et Brême ont commencé par être des ports de la Hanse, dont les relations s'étendaient seulement, du S. au N., du Rhin au Norrland de Norvège, et, dans la direction W. E., de l'Écosse au golfe de Finlande ; après une longue période de relations localisées et restreintes, languissantes même depuis la chute de la Hanse, les villes de la Weser et de l'Elbe ont vu un nouvel horizon s'ouvrir devant elles avec les faisceaux de circulation modernes. Mais, dans son état primitif et, si l'on peut dire, comme génératrice d'œcoumènes maritimes côtiers, la circulation marine est avant tout une circulation de littoral et de passes resserrées. Elle redoute les grands vides : son principal ennemi, c'est l'espace en apparence indéfini, dépourvu de points de repère et de stations de relâche. Par conséquent, les côtes de condensa-

tion, au regard de la circulation marine, ne seront pas celles qui s'ouvrent sur l'espace sans limites du large. Ce seront, soit les rivages où une navigation même imparfaite trace aisément sa voie à travers la mer, comme les côtes des mers secondaires, des Méditerranées, des détroits et des isthmes, soit les côtes où la navigation littorale trouve à la fois d'abondants moyens de subsistance et une pénétration facile vers l'intérieur, comme les estuaires et les pays d'alluvions fertiles qui les avoisinent ordinairement. On doit donc, sous ce rapport, étudier la condensation humaine sur les côtes des espaces maritimes resserrés et des débouchés fluviaux.

En second lieu, les hommes utilisent directement la mer comme moyen de subsistance, dans les zones de pêcheries. Il semble, au premier abord, que ce second mode d'utilisation ne peut servir à l'étude de la répartition côtière. En effet, il n'y a pas de région littorale où la mer ne soit peuplée d'espèces comestibles, aptes à nourrir une population assez nombreuse. Par conséquent, on pourrait croire que la population des pêcheurs doit dérouler sur les côtes un ruban à peu près uniforme. Mais, dans la réalité, il n'en est pas ainsi. De toutes les industries humaines, la pêche maritime est peut-être la plus mal organisée, en général, au point de vue économique : elle en est à peu près partout à la phase primitive de la cueillette : elle ne pratique, ni l'économie de l'effort, ni la proportion des résultats aux efforts donnés, de sorte qu'elle est frappée de stérilité, ou tout au moins de langueur, dans toutes les régions où la matière vivante exploitable ne se trouve pas, si l'on peut dire, en surnombre ; car la cueillette marine, comme la cueillette terrestre, ne peut être fructueuse que s'il y a surabondance de produits. Aussi l'exploitation de

la mer a-t-elle toujours tendu à se localiser dans les régions marines que des causes naturelles rendent exceptionnellement riches en matière vivante, et comme ces régions sont presque toujours voisines des côtes, elles ont déterminé sur les rivages qui les touchaient ou qui les encadraient la formation d'œcoumènes stables.

Les bonnes régions de pêche sont en général situées sur le *plateau continental;* leur extension et souvent leur productivité dépendent donc de l'extension du plateau continental lui-même. Nous verrons que ce plateau est étendu et riche surtout dans les zones tempérées ; il donne par suite à ces zones un avantage certain au point de vue de la formation des populations maritimes, et il convient de relier ce fait aux difficultés particulières que rencontre la navigation dans les régions de vents variables et souvent violents, pour avoir une idée de la naissance et de l'évolution progressive de la navigation au large dans les pays des zones tempérées de l'hémisphère Nord.

Les causes véritables des mouvements de condensation sont donc à la fois plus variées et plus flexibles que l'école de K. Ritter l'avait imaginé. Leur flexibilité même, ainsi que les variations et les modifications qu'elles présentent sur le plan du temps et même sur celui de l'espace, expliquent la mobilité et l'instabilité que montrent parfois les groupes maritimes ; mais la part des causes permanentes est assez grande pour que les œcoumènes côtiers demeurent en général fixés autour des points où se sont d'abord établis les groupes de marins, de sorte qu'à travers les révolutions historiques et les progrès de l'art de la navigation, les côtes primitives de condensation continuent à attirer les hommes.

11. **Côtes des mers secondaires, des détroits et des isthmes.** — Il n'y a rien d'arbitraire dans la division classique de l'espace maritime en Océans et en mers secondaires ; de même, les noms particuliers que l'on donne à ces mers ne sont point des fantaisies géographiques sans valeur ; la toponymie ne fait ici que souligner l'existence de réalités qui ne sont pas moins sociales que physiques. Quoique l'étendue totale des mers secondaires bien définies ne représente que 6.4 % [1] de l'espace océanique, les bassins resserrés de la Méditerranée, de la Baltique, de la mer du Nord, de la mer Rouge, de la mer des Antilles, des mers de Chine et de l'Insulinde ont contenu pendant longtemps toute l'existence maritime de l'humanité, et, aujourd'hui encore, ces espaces étroits sont les principaux foyers de la navigation et du commerce par mer. Il n'est pas étonnant que leurs côtes soient le siège de groupes maritimes nombreux, si bien spécialisés dans leur navigation méditerranéenne, que pendant longtemps ils n'en ont pas conçu d'autre, et que, jusqu'à maintenant, les mers intérieures ont leurs peuples de marins qui ne connaissent guère que leur navigation littorale ou à courte distance. Il y a des marins des bassins secondaires et des marins du large : les premiers, plus nombreux, mais aussi plus casaniers et plus routiniers, parce que les côtes ferment de toutes parts leur horizon, comme les montagnes pour les habitants des plaines ; les seconds, qui ont moins de zones de condensation, mais dont l'intelligence nautique est plus aiguisée parce qu'elle doit lutter contre l'espace indéfini. Les Chinois et les anciens

[1] En excluant ce que Krümmel appelle la « Méditerranée arctique ». En y comprenant cette mer, la proportion arrive à 12,05 % (Krümmel, I t. I, p. 2.)

Japonais étaient des marins de mers intérieures : de même, les Grecs et tous les peuples de la Méditerranée, sauf les Phéniciens. Il est exact, cependant, que les marins de la Méditerranée eux-mêmes ont dû, à certains moments, secouer leurs habitudes et innover avec audace [1], car ils forment le vrai noyau de l'humanité maritime, et les premières navigations océaniques sont sorties de leurs efforts, au temps de Colomb et de Gama. Mais les navigations du large, au XVe siècle, furent le résultat de ces coups de pouce du génie qui font vivre à la race humaine des siècles entiers en peu d'années, pourvu que l'état général du monde ne fasse pas obstacle à l'impulsion : dans tout le reste de l'histoire et jusqu'à maintenant, les côtes des mers secondaires ont formé un œcoumène maritime particulier et séparé du large. Il se distingue de l'œcoumène océanique par la continuelle fusion des groupes qui vivent sur les côtes opposées des mers secondaires. Les rivages de ces mers sont peuplés de races cosmopolites, qui, sans être nécessairement maritimes de goûts et de mœurs, ont évidemment leur origine dans les relations très actives que favorisent les mers étroites. On ne comprendrait pas l'existence des Levantins des côtes méditerranéennes, des *lascars* de la côte de Coromandel, des Malais de l'archipel asiatique, des créoles et des mulâtres des Antilles, si l'on supprimait par la pensée la Méditerranée, le golfe du Bengale, les mers de l'Insulinde et des Antilles. Toutes ces mers ont été créatrices d'œcoumènes maritimes et créatrices de peuples. On peut trouver pour chacune d'elles des raisons particulières qui expliquent ces développements ; mais la raison qui l'emporte

[1] Jal, t. II, mém. no 6, p. 263.

sur toutes les autres, c'est la *médiocrité*, le *caractère défini et limité de l'espace*.

Car l'espace est le grand ennemi que pendant longtemps les hommes non seulement ne pouvaient vaincre, mais ne pouvaient comprendre.

Tant que les voyages de circumnavigation n'eurent pas permis de déterminer l'étendue véritable des vides océaniques, on se les figura comme plus petits qu'ils n'étaient en réalité, et on se les figura, surtout, comme peuplés d'îles et de continents fabuleux. Jusqu'à la mappemonde d'Ortelius, en 1587[1], et même plus tard, les cartes marines fourmillent de représentations de cette espèce, qui indiquent combien l'idée des proportions exactes du monde terrestre et du monde océanique échappait aux hommes, et qui révèlent par là même l'extrême importance attribuée aux mers secondaires, sièges de la vie maritime du monde. Sur toutes ces mers la navigation était principalement littorale. Toutes les routes adhéraient à la côte, et les faisceaux de circulation, s'il est possible de parler de faisceaux quand il est question de relations intermittentes comme les relations maritimes d'autrefois, reproduisaient exactement le dessin des rivages. Par suite, les zones de condensation des hommes se multipliaient le long de ces rivages au point de toucher presque les unes aux autres et de former un ruban à peu près ininterrompu. Au temps où la Méditerranée était le principal centre de l'activité maritime, toutes ses côtes, sans exception, étaient un œcoumène, et il est tel point de ses rivages, aujourd'hui désert, qui ne le cédait à nul autre par le nombre et par l'étendue de ses relations. C'est ainsi que les côtes de

[1] Vivien de Saint-Martin, *Atlas*.

Cyrénaïque et de Phénicie se sont en grande partie dépeuplées de marins. Cependant, l'ancienne densité de la vie maritime sur les côtes des mers secondaires et intérieures a laissé assez de traces pour qu'il soit possible de considérer presque partout de tels rivages comme des côtes de condensation. Lorsque la densité des âges de la navigation littorale se maintient, cela dépend souvent de la situation des mers comme avancées de l'espace océanique dans l'intérieur des continents, et par conséquent comme points d'aboutissement désignés des grandes routes transocéaniques. C'est à ce caractère de simple position géographique que la mer du Nord et la Méditerranée doivent aujourd'hui le renouveau de leur ancienne splendeur du temps de la Hanse et du temps de l'empire romain.

Comme œcoumènes maritimes permanents, les détroits, qui sont des mers secondaires réduites, ont un rôle encore mieux défini que les mers secondaires elles-mêmes. Les hôtes permanents et les hôtes de passage du détroit sont les uns et les autres très nombreux. Ils assurent nettement aux côtes de cette forme géographique le caractère de l'œcoumène condensé.

Une étude approfondie des principaux détroits fait reconnaître que ces accidents physiques de la surface terrestre sont presque tous de très fraîche date (il en est de même pour certains isthmes comme celui de Suez). La Manche et le Pas de Calais ont remplacé l'ancienne masse continentale qui englobait les Iles Britanniques dans l'Europe de l'ouest. La coupure du Bosphore et des Dardanelles rompt depuis peu la continuité des plissements dinaro-tauriques*, qui sont eux-mêmes de date récente. Les détroits danois dissimulent à peine l'homologie des sables et des alluvions du Jutland avec ceux de la Scanie

suédoise. La courbe occidentale des plissements alpins livre passage aux eaux marines par la fente de Gibraltar, mais l'identité de formation de structure et d'âge se reconnaît aisément sur les deux côtes d'Espagne et du Maghreb. Tous les détroits des arcs insulaires de l'Asie orientale portent la marque des éruptions violentes et des effondrements qui les ouvrirent, et qui les bouleversent de temps à autre, comme il arriva en 1883 au détroit de la Sonde. Le détroit de Manaar, entre Ceylan et le continent indien, nous montre encore les piles ruinées de la chaussée, qui a réuni Ceylan à la terre ferme (le Pont d'Adam).

Comme conséquence de ces cassures toutes fraîches et de la similitude absolue des conditions physiques, d'un côté à l'autre des détroits, nous ne sommes pas surpris de trouver fréquemment sur les deux bords une homologie parfaite des caractères sociaux (langue, race, mœurs, degré de civilisation), qui prouve que ces bras de mer, contrairement à une illusion géographique assez répandue, ne sont point des barrières et des lignes séparatrices de l'œcoumène, mais bien plutôt des lignes d'attraction et des centres de jonction où s'entassent les hommes, pourvu, cependant, que le détroit soit placé entre deux masses, continentales ou insulaires, assez considérables toutes les deux. Car les détroits situés aux extrêmes avancées des continents, entre de grandes masses terrestres et des îles minuscules, forment réellement barrière, parce qu'il n'y a, en général, dans les petites îles, aucun motif d'attraction assez puissant pour déterminer une fusion sociale par dessus le détroit. C'est ainsi qu'à la pointe de Bretagne, les îlots de Batz, de Sein, d'Ouessant et de Molène, qui ne sont ni assez étendus, ni assez fertiles pour attirer les habitants de la grande terre, ont gardé sur bien des points

leur autonomie sociale. Mais tout détroit placé entre deux terres suffisamment étendues pour devenir toutes deux des œcoumènes à ressources variées ne fait qu'unir ces deux terres, loin de les séparer. Du détroit, l'on peut dire ce qui a été dit du fleuve : ce n'est pas une limite naturelle; il ne peut servir à sectionner l'œcoumène. Le Pas de Calais, comme le Rhin, n'est qu'un trait de jonction; une barrière montagneuse, bien mieux, un simple haut plateau, stérile et froid, comme le Tsernagora et les Ardennes, isolent davantage les peuples. Aussi les côtes opposées des détroits sont-elles désignées pour devenir des côtes de condensation, de même que sur les deux bords d'un fleuve comme le Rhin se déroule un chapelet à grains serrés de villes et de villages.

Considérons à ce point de vue la Manche et le Pas de Calais. Les falaises crayeuses de Kent et de Sussex font face à celles de Picardie et du pays de Caux, tandis que les roches anciennes du Devonshire et de Cornwall reproduisent presque trait pour trait le terrain ancien de Bretagne. Les races s'ordonnent de la même manière des deux côtés du détroit. Les Anglo-Saxons de Kent et du Sussex sont d'une souche voisine de celle des Gallo-Germains de Normandie, et à la communauté celtique de la Bretagne répondait la communauté plus petite du Cornwall, dont la langue est aujourd'hui éteinte. La conquête normande du XI^e siècle rendit plus étroite la parenté entre les populations voisines, dans la partie orientale de la Manche. Pendant deux siècles, les deux côtes furent réunies sous la même domination; pendant trois siècles, il y eut d'un bord à l'autre une constante circulation guerrière, qui n'était que la préface de la circulation commerciale aujourd'hui si active. A la longue,

les deux côtes du détroit se sont disjointes politiquement et sont retournées à leur centre d'attraction, insulaire pour l'une et continental pour l'autre; mais cette séparation politique ne les a empêchées ni l'une ni l'autre de demeurer des côtes de condensation, vers lesquelles l'existence du détroit a attiré les hommes, soit pour le commerce, soit pour la guerre.

C'est aussi l'attraction du détroit qui a fait des villes maritimes aussi peuplées et aussi vivantes que Constantinople et Singapour. Les nombreux détroits qui forment réseau dans les îles de l'Archipel, entre les côtes d'Ionie et la Grèce d'Europe, expliquent, mieux que ne peuvent le faire l'abondance des ports et des articulations littorales, l'activité de la vie maritime entre Athènes et Milet dans l'antiquité, entre Athènes, Syra et Smyrne dans les temps modernes. Des deux côtés du détroit de Gibraltar, les hommes ont débordé sans cesse, malgré l'opposition des religions et des civilisations, de l'Europe sur l'Afrique et de l'Afrique sur l'Europe. Le fameux passage de l'Arabe Tarik, en 711, a été précédé et suivi de bien d'autres, depuis les Vandales jusqu'aux débarquements espagnols sur les côtes du Maroc. Chaque civilisation et chaque grande période de l'histoire ont laissé leur empreinte, de l'un et de l'autre côté, en multipliant les centres de groupement. L'Espagne possède Ceuta et les *presidios*, et Tanger est une ville à demi européenne; en revanche, les villes du Guadalquivir ont un caractère africain très prononcé.

Cependant, il se peut que, dans certains cas particuliers, les détroits ne servent pas de traits de jonction, lorsque quelque agent physique accroît la difficulté du passage et supprime ainsi les commodités pour la fusion

qui résultent de l'espace resserré. Aucune condition naturelle ne produit des résultats identiques sur toute la surface du globe, parce qu'il n'y en a pas une, pas même l'espace et la distance, qui ne puisse être combattue, affaiblie ou annihilée par d'autres agents physiques. Ainsi s'expliquent les rares exceptions que nous relevons parmi les détroits considérés comme centres de condensation.

Entre la Nouvelle Guinée et l'Australie, le détroit de Torrès sépare réellement, au lieu de les unir, les populations de ces deux grandes terres, qui n'eurent jamais entre elles que des relations très clairsemées : aujourd'hui encore, les centres de groupement, tant européens qu'indigènes, de l'Australie, sont très éloignés de la péninsule du cap York, presque aussi déserte que l'intérieur australien ; de même, les côtes de la Nouvelle Guinée ne sont peuplées et actives que vers l'W., près des îlots au moyen desquels s'établissent des relations avec les terres de l'Insulinde, tandis que vers le détroit de Torrès, la création anglaise de Port-Moresby forme le seul œcoumène permanent : encore Port-Moresby est-il à 600 kilomètres à l'E. du détroit. C'est que le détroit de Torrès, par sa nature corallienne très prononcée, est un des passages les plus dangereux du monde. Il est hérissé d'écueils et de pointes de coraux ; les premiers explorateurs ne le traversèrent qu'en courant de grands dangers, et l'un d'eux, Edwards, y laissa son navire, la *Pandora*, en 1793. Les hommes fuient le séjour sur les côtes de ce détroit, comme ils en fuient le passage.

Sans valoir les détroits comme centres d'attraction, les isthmes, ces détroits continentaux, points de croisements de routes tracées par la nature, fixent souvent sur leurs côtes des populations maritimes dont la position géogra-

phique suffit seule à expliquer la présence. Les deux isthmes *méditerranéens*, au sens géologique du mot, de Suez et de Panama, dont le nom s'impose de suite à l'esprit, ne donnent point cependant les meilleurs exemples de la force d'attraction des isthmes : car l'un et l'autre doivent surtout aux voies artificielles d'être devenus des œcoumènes maritimes : le premier le doit au canal, le second à sa route et à son chemin de fer. L'isthme de Suez, en particulier, malgré sa situation merveilleuse, a été à peu près désert jusqu'au canal, et Port Saïd, Ismaïlia, Suez même sont des établissements tout jeunes. Il est certain que le cadre de l'œcoumène, à Panama et à Suez comme dans les autres isthmes, était préparé par la position géographique : mais il a fallu un long développement historique pour que le cadre pût se remplir. Au contraire, d'autres isthmes, moins remarquables au premier abord sur la carte du globe, ont joué depuis longtemps leur rôle de fixateurs de peuples. Tel est l'isthme de Syrie, entre l'Euphrate et le golfe d'Alexandrette, qui a servi, longtemps avant Suez, de trait d'union entre l'Asie et l'Europe. Si l'on veut trouver une raison purement géographique au développement maritime de la Phénicie, c'est dans la situation des côtes phéniciennes sur l'isthme de Syrie qu'il faut la chercher. D'un côté, l'Euphrate menait à la Chaldée, où est née l'astronomie et par conséquent la science nautique, puis, de la Chaldée, par le golfe Persique, vers les côtes de l'Inde ; de l'autre, la mer phénicienne s'ouvrait sur toute la Méditerranée orientale.

De même que le détroit perd toute sa valeur comme œcoumène quand il sépare deux masses terrestres dont une est petite et insignifiante, de même l'isthme cesse de devenir un centre d'attraction lorsque, situé à une extré-

mité continentale, il ne relie à la terre qu'une presqu'île de petites dimensions. Ainsi l'isthme de Kra, entre l'Indo-Chine et la péninsule malaise, n'a jamais attiré une population maritime, parce que la jonction qu'il établit, à l'extrémité S.-E. de l'Asie, n'a qu'une très faible valeur. L'isthme de Corinthe et ses côtes n'ont eu qu'un rôle subordonné dans l'histoire du développement maritime de la Grèce ; l'isthme a servi de barrière militaire plutôt que de trait d'union politique et social.

12. **Débouchés fluviaux et pays d'alluvion.** — Les débouchés fluviaux, estuaires largement ouverts, ou deltas aux digitations variées (l'on sait combien sont complexes les formations deltaïques), attirent en général des groupements nombreux dans les zones où les eaux fluviales se mêlent aux eaux marines.

L'estuaire ouvre une voie vers l'intérieur ; il est, sous ce rapport, assimilable aux golfes et aux mers secondaires, et il est supérieur, comme œcoumène, aux rias et aux fjords, qui se terminent très souvent en impasse. Dans les estuaires à marée, cette route s'élargit et s'approfondit par le double flot quotidien des eaux marines ; mais, dans les estuaires à marée comme dans les estuaires sans marée, l'apport irrégulier quoique incessant des troubles venant de l'intérieur modifie sans cesse les traits physiques de l'estuaire, les routes fluviales et même les rivages. Les mêmes phénomènes physiques se produisent sur une plus grande envergure dans les deltas, où l'accumulation des troubles donne un caractère divagant aux débouchés fluviaux ; aussi, dans les régions de deltas comme dans les régions d'estuaires, l'œcoumène maritime, au lieu d'être fixé sans variation aucune, emprunte au sol lui-même

quelque chose de sa mobilité. De même que les bancs de la Seine maritime se déplacent sans cesse, de même le principal centre de navigation du bas fleuve a passé de Honfleur au Havre ; dans la Loire, il a passé de Paimbœuf à Saint-Nazaire. Ces variations seront étudiées plus loin en détail (§ 16) ; mais il était nécessaire dès à présent de les indiquer comme un caractère essentiel de l'œcoumène maritime sur les débouchés fluviaux.

Sauf dans le cas très rare des estuaires dus à une faille de dislocation* par exemple, l'embouchure du Congo), les deltas et les estuaires se développent, au bord des mers, dans les pays d'alluvion à peu près horizontaux, peu à peu constitués par le dépôt des troubles au niveau de base* fluvial. Ces régions, favorisées par l'abondance des eaux et par la fertilité d'un sol facile à travailler, en particulier dans les pays tropicaux où elles sont les terres d'élection des cultures qui ont un égal besoin d'eau et de soleil, comme le riz, nourrissent les populations les plus denses qui soient sur le globe, et cette extrême densité, remarquable dans le Bengale, dans les deltas du Nil, du Mékong, de l'Iraouaddi et de la Salouen, provient de la superposition d'une vie fluvio-maritime active à une vie agricole également active. Le delta du Rhin et l'estuaire de l'Escaut nous donnent, dans les régions tempérées, un spectacle analogue, dû à des causes un peu différentes, car le rôle agricole des terres basses de Hollande et de Belgique, quoique assez notable, est insignifiant par rapport à la valeur purement maritime de leurs grandes places commerciales, Anvers et Rotterdam.

Au reste, le terrain d'alluvion côtier n'est pas toujours propre à l'établissement d'une zone de condensation. Qui dit alluvion ne dit pas nécessairement fertilité et habita-

bilité. Lorsque les apports des fleuves entassent sur la lisière marine les galets et les boues glaciaires, lorsque les alluvions, trop meubles et trop spongieuses, se changent en marécages, lorsqu'une végétation trop abondante d'arbres ou de plantes inutilisables croît sur les terrains de formation récente, les débouchés fluviaux, estuaires et deltas, et surtout les deltas, demeurent déserts ; il y a un vif contraste entre ces zones « intermédiaires entre la terre et l'eau » que fuient les hommes, et les centres surpeuplés comme la Basse-Egypte, le Pégou, le Bengale, le Tonkin et la Cochinchine.

Les deltas du Pô et du Rhône, chargés tous les deux des troubles glaciaires apportés par les torrents des Alpes, ne sont point sur leur front maritime des côtes de condensation. La mobilité trop grande des apports torrentiels chasse les populations loin des nervures deltaïques. L'œcoumène de condensation se trouve reporté, pour le Pô, au N., et pour le Rhône, à l'E. du delta : à Venise pour le premier, à Marseille pour le second. Dans l'un comme dans l'autre cas, on doit tenir compte à la fois, pour expliquer le caractère désertique des deltas, de l'infertilité des galets et des boues de transport, et de l'excessive instabilité des chenaux.

Dans le cas du Mississipi et du Niger, les causes sont un peu différentes, mais le résultat est le même. La rapidité relativement grande conservée par le Mississipi dans son cours inférieur entraîne les troubles hors de la ligne des côtes, dans le golfe du Mexique, où ils forment des jetées de boues inhabitables, bouleversées par les volcans de boues ou *mudhumps*, ravagées par la fièvre jaune. Aussi le port de sortie du Mississipi, la Nouvelle Orléans, se trouve-t-il à une assez grande distance dans l'intérieur,

hors de la zone de formation actuelle du delta. Aux bouches du Niger, la barrière forestière et fiévreuse des mangliers et des palétuviers, qui sépare de la mer les régions intérieures du delta, exclut de l'œcoumène le front maritime du bas pays fluvial, comme elle en exclut, au reste, la plus grande partie des côtes du golfe de Bénin.

13. **Pêcheries côtières ; le plateau continental.** — Nous arrivons maintenant aux parties de l'œcoumène côtier où la condensation humaine se détermine, non d'après la facilité des communications vers les terres situées en face ou vers un hinterland aux ressources variées, mais uniquement d'après les ressources en nourriture animale fournies par l'exploitation de la mer.

Comme nous l'avons dit (§ 10), cette exploitation, dans toutes les mers du globe et pour la plupart des espèces utilisées, ne dépasse pas encore le stade de la cueillette. Elle donne donc l'exemple d'une modalité de l'existence humaine assez rigoureusement soumise à certaines conditions naturelles, dont plusieurs nous sont encore inconnues. Les populations qui vivent de la pêche, malgré leur stabilité pour le moins égale à celle des ruraux, sont exposées à des hasards et à des périls qui dépendent, non seulement de leurs luttes contre les coups de vent et contre les brumes, mais du caractère aléatoire de leur cueillette. Cependant les œcoumènes côtiers déterminés par la pêche ne se modifient guère. C'est que, malgré les variations fréquentes du produit de la pêche, il y a des régions désignées comme champs d'existence favoris des espèces maritimes comestibles, et c'est autour de ces champs, exploités en commun, que s'établissent et que se maintiennent les groupements de pêcheurs.

L'observation nous apprend que la pêche est surtout productive sur le plateau continental, dans les zones tempérées et subpolaires.

On entend par *plateau continental* les fonds côtiers jusqu'à 200 mètres de profondeur environ (limite anglaise : 100 fathoms = 183 mètres). Ces fonds sont très développés dans l'Atlantique nord, sur les côtes d'Amérique et surtout sur les côtes d'Europe. Le golfe du Saint-Laurent et les bancs de Terre-Neuve dans l'Amérique du Nord, la Manche, la mer d'Irlande, la mer du Nord et la Baltique en Europe, leur appartiennent. Les zones de 0 à 30 mètres, où se tiennent la plupart des espèces marines comestibles (morues, harengs, sardines, poissons frais, crustacés), sont tapissées de l'abondante végétation des algues. Cette végétation sert d'habitat, pour la nourriture et pour le frai, soit aux espèces comestibles elles-mêmes, soit plutôt à la gelée vivante du *plankton* * dont ces espèces se nourrissent. Les algues croissent sur les fonds de roche ou de sable grossier, dont la dureté et les anfractuosités favorisent l'existence des animaux rampants, comme les crustacés, et servent au développement des coquillages. La biologie marine ne peut déterminer encore la part exacte de la végétation des algues et de la nature des fonds dans la croissance des différentes espèces : mais cette part est sûrement notable.

A la végétation et aux fonds s'ajoutent les effets de la transparence des eaux, de la salinité moyenne[1], de la tem-

[1] La salinité supérieure de l'Atlantique, par rapport aux deux autres Océans, n'est pas étrangère au développement plus grand de son plankton et de ses pêcheries. (Atlantique, 35.37 ‰, Océan Indien, 34.81, Pacifique, 34.91). KRUMMEL, 1, t. I, p. 133.

pérature et des courants qui transportent l'eau oxygénée du large jusqu'au fond des baies et des mers secondaires. La transparence des eaux, lorsqu'elle est trop grande, comme en Méditerranée et surtout dans les mers tropicales, peut assurément nuire à la pêche : d'autre part, les poissons, à l'exception de quelques espèces, évitent les eaux trop troubles des embouchures des fleuves et des côtes vaseuses. Les conditions de salinité et de température ont aussi leur importance. La température, en particulier, suffit à faire varier extrêmement la production des zones de pêcheries. En général, une température trop chaude des eaux superficielles, comme celle qui règne dans les mers tropicales et dans les mers équatoriales, chasse les poissons de la surface et diminue le plankton : aussi la plupart des pêches se font-elles de nuit dans les pays tropicaux et jusque dans les mers méditerranéennes, tandis que les pêches des pays tempérés et des pays du nord se font de jour[1]. Enfin, s'il est exact, comme l'affirme Mackinder[2], que la venue du hareng au printemps, dans la mer du Nord, soit due à l'afflux des eaux oxygénées amenées par les courants de la partie nord de l'Atlantique, il faut penser que des courants de cette nature ont aussi leur part dans la formation des zones de pêches. Sans qu'il soit possible, à l'heure présente, de résoudre complètement cette question, il y a lieu de remarquer que les mers à forts courants et à forte salure, comme la Manche, la mer du Nord et la mer de Norvège, sont celles où les pêcheries pro-

[1] Les mers tropicales et équatoriales sont bien moins riches en plankton que les mers tempérées et polaires ; les mers du large sont moins riches que les mers littorales. Krümmel, l. t. I, p. 317-318.

[2] Mackinder, p. 44.

duisent le plus, tandis que les mers à faibles courants, et à faible salure, comme la Baltique et la mer Noire, sont très inférieures sous ce rapport.

Toutes ces conditions favorables, dont nous pressentons l'importance, à l'heure présente, plutôt que nous ne la mesurons, se trouvent réunies et comme entassées dans les mers côtières de l'hémisphère Nord, du 40e au 60e de latitude, tandis que, dans les autres mers côtières de la planète, nous ne trouvons ni une telle extension du plateau continental, ni une température aussi convenable, ni des courants aussi accentués. L'extension du plateau continental, dans la partie nord de l'Atlantique, donne aux zones côtières de pêcheries, surtout à Terre-Neuve et dans la mer du Nord, une largeur partout ailleurs inconnue. Une semblable extension n'existe pas dans la partie nord du Pacifique, dont les profils côtiers sont beaucoup plus déclives ; toutefois les nombreuses découpures des rivages et la présence d'archipels côtiers comme ceux de la Colombie britannique, des Kouriles et du Japon permettent aussi à la pêche de se développer dans les zones tempérées du Pacifique septentrional[1].

Ainsi se sont accumulés en Europe les centres de pêche, sur la périphérie de la mer du Nord, qui sur 500.000 kilomètres carrés de surface n'atteint nulle part 100 mètres de profondeur, sauf dans le ravin côtier de Norvège ; on peut donc regarder cette mer tout entière comme une dépendance des pêcheries littorales, et en fait, avec le remplacement de l'outillage primitif de la vieille pêche par des moyens puissants comme le chalutage* à vapeur.

[1] En particulier dans la baie de Sagami, au Japon. Doflein, *Ostasienfahrt*, 1906.

toute la mer du Nord pourvoit aujourd'hui presque tous les jours à l'alimentation de ses côtes. Mais, tant que les procédés de la vieille pêche ont été uniquement employés, les pêcheries côtières de cette mer ont été réduites à la lisière littorale et au Dogger Bank, où la capture de la morue et surtout du hareng attire depuis des siècles tant de flottilles des nations riveraines. Les côtes de la mer du Nord sont la seule partie de la planète où les pêcheries aient fait naître et vivre de grosses villes, tant l'exploitation est activement menée et fructueuse. Il est vrai que le voisinage des régions industrielles surpeuplées des Iles Britanniques et de l'Europe du nord-ouest contribue pour beaucoup à l'organisation et à l'activité de la pêche dans la mer du Nord. Comme sur les côtes de Chine, et encore plus que sur ces côtes, parce que les besoins des foules européennes sont très supérieurs à ceux de la foule chinoise, ni les ressources de la terre, ni les subsistances apportées par le commerce ne suffisent à nourrir les populations extrêmement denses de l'Angleterre, de l'Allemagne, de la Hollande, pour lesquelles la vie serait trop chère, impossible même, sans l'appoint des pêcheries maritimes. Aussi peut-on dire que sans la houille et le fer du Lancashire, des Midlands, de la Belgique, de la Ruhr et de la Saxe, la mer du Nord ne serait pas exploitée et fouillée avec tant d'activité ; de même, on ne verrait pas sur ses bords les villes de pêche qui étalent leurs flottes nombreuses et leur outillage moderne, comme Hull, Grimsby, Yarmouth, Lowestoft et Aberdeen dans les îles Britanniques; Ostende en Belgique ; Vlaardingen, Maasluis et Scheveningen en Hollande ; Geestemünde en Allemagne ; et aussi, peut-on ajouter, la place française de Boulogne, dont les pêcheurs vont dans la mer du Nord. Ainsi l'ac-

tive industrie de l'Europe du nord-ouest a rendu actives et industrielles les pêcheries maritimes en cette région du globe : c'est le seul point de l'œcoumène où des moyens puissants soient appliqués à l'exploitation de la mer ; mais il s'en faut que là, comme ailleurs, cette exploitation se fasse avec méthode (v. part. I, chap. IV).

Sans offrir le même spectacle d'activité que la mer du Nord, la barrière d'îles ou *skærgaard* de Norvège (notamment dans les îles Lofoten et dans le Norrland), la Manche, la mer d'Irlande, le plateau continental du golfe de Gascogne littoral breton-vendéen), comptent aussi parmi les zones où la richesse des pêcheries a déterminé la fixation sur les côtes de nombreux groupes de marins, qui pratiquent, soit indifféremment la pêche de toutes les espèces marines exploitables, soit d'une manière spéciale des pêches saisonnières comme celles de la sardine, du maquereau et du thon, mais qui, dans presque tous les cas, échappent encore aujourd'hui à la centralisation industrielle si prononcée sur des points tels que Grimsby et Geestemünde. Aussi la grosse ville de pêche fait-elle place, sur toutes les côtes de l'W. de l'Europe, à la petite ville et au village de pêcheurs, où la vapeur et le pétrole sont encore à peu près ignorés, et où la petite barque en bois se couvre de voiles brunes pour aller à la mer, sans s'aventurer, le plus souvent, hors de la vue des côtes, de manière qu'elle laisse inexploitée, de la pointe d'Irlande à l'estuaire de la Gironde, une bonne partie du plateau continental.

Sur les côtes de pêcheurs de l'Europe, la population est très dense. Toutefois, dans un continent de vieille civilisation comme l'Europe, où l'œcoumène entier est mis en valeur jusque dans ses parties les plus reculées et

les plus ingrates, et où l'habitabilité est une qualité à peu près également répartie sur toute la surface, il est difficile de noter l'attraction particulière exercée sur les hommes par les côtes riches en pêcheries. Cette attraction existe pourtant. Dans les régions où le poisson abonde, la pêche, malgré ses périls et son caractère hasardeux, attire la première à elle l'activité humaine, précisément parce qu'elle est une cueillette. De même que, dans les régions tropicales riches en produits végétaux, l'homme se borne longtemps à la cueillette avant de se livrer au travail difficile de la culture, de même, sur les côtes des pays tempérés dont la richesse en poisson se révèle à lui avant tout défrichement, il aime mieux exploiter la mer que la terre, ce qui entraîne, non seulement la condensation des hommes sur l'œcoumène côtier, mais un retard considérable dans la colonisation et dans le peuplement de l'hinterland. Rien de plus instructif à ce point de vue que l'exemple des côtes atlantiques de l'Amérique du Nord situées sous la même latitude que les zones de pêcheries de l'Europe : Terre-Neuve, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick.

Terre-Neuve, malgré son étendue, n'a jamais été qu'une station de pêche, depuis les jours lointains où les Portugais, les Basques et les Bretons commencèrent à y prendre le *bacalaos* (la morue) (commencement du XVI^e siècle). L'intérieur a été, non seulement inexploité, mais inexploré pendant trois cents ans. Toutes les communications se faisaient par bateau, le long de la côte. La première route de terre n'a été ouverte qu'en 1825, lorsque la colonisation régulière avait déjà deux siècles de date, puisque les premières tentatives, aussitôt réprimées, des *planters* pour s'établir à l'intérieur remontent à 1633. Aujourd'hui

encore, le quart des habitants de Terre-Neuve (52,500 sur 202,000) est occupé à prendre et à saler le poisson, et l'on peut affirmer que les intérêts des trois autres quarts dépendent plus ou moins directement de la pêche. Sur cette terre, l'exploitation du sol et les autres modes de l'activité humaine ne comptent pas[1].

En Nouvelle Ecosse, la terre n'est pas cultivée : on ne pratique que la pêche sur les côtes, la chasse à l'intérieur. Au Nouveau-Brunswick, dit Dawson, « les ressources agricoles n'ont jamais été développées, parce que les énergies du peuple ont trouvé des débouchés dans la pêche et dans la coupe du bois. » De même pour la péninsule de Gaspé. « L'intérieur n'est pas exploité, pas même exploré : il n'y a que des villages de pêcheurs sur la côte. » C'est que « toutes les rivières de Gaspé sont renommées pour leurs saumons, et les côtes pour leurs morues. » Et, au Nouveau-Brunswick, « la Baie des Chaleurs était nommée par les Indiens la *mer de poisson*[2] ».

Nous ne pousserons pas cette démonstration jusqu'aux côtes du Labrador : car il est évident que ce dernier pays, qui se rattache à la zone polaire, ne peut fournir que des ressources maritimes et un œcoumène côtier. Mais les exemples de Terre-Neuve et surtout du Nouveau Brunswick et de la Nouvelle Ecosse, terres aussi habitables que les régions tempérées de l'Europe, terres connues depuis plusieurs siècles et pourtant presque vierges encore, prouvent bien comment, par la richesse des pêcheries, peut s'opérer la condensation de l'œcoumène sur un étroit ruban de côtes.

[1] Dawson, p. 670-694.
[2] Dawson, p. 190, 201, 283.

Sur des proportions un peu moindres, la Colombie britannique, dont les pêcheries de saumon sont si productives, présente le même spectacle que le Nouveau Brunswick, la Nouvelle Ecosse et Terre-Neuve, et l'archipel japonais, où la population est extrêmement dense, ressemble aux pays riverains de la mer du Nord, par la nécessité où les hommes se trouvent de recourir à l'alimentation marine, et par les ressources que leur offrent des conditions naturelles favorables.

Dans les mers méditerranéennes, tropicales et équatoriales, la cueillette maritime est moins pratiquée : aussi la condensation côtière est moindre, ou, lorsqu'elle existe, on ne peut l'attribuer à l'attraction de la pêche. L'œcoumène côtier a presque partout, dans les latitudes chaudes, un caractère commercial très prononcé, sauf dans les petites îles où la pêche s'impose, faute de terre, comme une nécessité absolue (v. part. I, chap. III). D'une manière générale, comme nous l'avons vu, la pêche des espèces marines comestibles ne donne pas de si beaux résultats, dans ces régions, sur le plateau continental, qui n'occupe au reste que des surfaces restreintes entre les deux tropiques, où les déclivités côtières sont le plus souvent bien plus rapides que dans les zones tempérées de l'hémisphère nord. Il arrive même que, dans le délaissement relatif de la pêche maritime sous ces latitudes, des zones isolées de pêcheries, qui pourraient être très productives, sont à peu près abandonnées. La baie des Sardines, *Ancon de las Sardinas*, sur les côtes de l'Ecuador, où le poisson fourmille[1], n'est pas exploitée. La pêche est languissante sur

[1] Grâce aux eaux relativement froides amenées sous cette latitude par le courant de Humboldt.

les côtes du Venezuela, très riches en espèces comestibles[1]. Le banc d'Arguin, sur les côtes sahariennes, demeure encore à peu près inexploité, malgré des tentatives répétées et malgré sa richesse reconnue.

Cet état de marasme des pêcheries sous les latitudes chaudes provient des difficultés qui s'y opposent à la conservation du poisson, et non de la répulsion des habitants des tropiques pour les produits de la mer, comme le montre l'active exportation de la morue de Terre-Neuve vers les Antilles. Mais, quelle qu'en soit la cause, l'inexploitation des pêcheries tropicales entraîne comme conséquence la diminution en étendue, en nombre et en importance, des côtes à population condensée : sauf pour le monde insulaire du Pacifique et de l'Insulinde, la mer, dans les latitudes chaudes, sert surtout de moyen de transport : elle sert relativement peu de réservoir d'alimentation, à moins qu'une trop grande densité de population n'oblige les hommes à recourir à elle, comme il arrive dans quelques régions deltaïques.

Si la mer compte sous les latitudes chaudes comme champ de production, c'est plutôt par certaines cueillettes particulières que par la capture du poisson. Ces cueillettes, qui exigent un travail et des procédés spéciaux, sont pratiquées par de petits groupes maritimes qui tiennent dans l'œcoumène côtier une place à part, à cause du dressage physique nécessaire à leurs occupations. En Méditerranée, le travail des bateaux corailleurs de Naples, qui vont pendant la belle saison draguer le corail, par petits fonds, sur les côtes de Tunisie et de Tripolitaine, donne un bon exemple de cueillettes de ce genre : de même le travail des

[1] Reclus, I, t. XVIII.

pêcheurs d'éponges sur les côtes de Grèce et de Syrie, en Méditerranée, et dans l'archipel des Bahama sur les côtes américaines. Dans l'Océan Indien et dans le Pacifique, du golfe Persique à la Nouvelle Calédonie, par les Maldives, les Laquedives, le détroit de Manaar et l'archipel de l'Insulinde, la pêche des huîtres perlières occupe une grande quantité d'habitants des côtes; il en est de même dans tout le S. E. et l'E. de l'Asie pour la pêche du *trepang*, cette holothurie dont les Japonais, les Chinois et les Philippins font une si grande consommation. Il y a même un coquillage, le *cauri*, pêché aux Maldives et aux Laquedives, qui sert uniquement de monnaie de compte sur les côtes d'Afrique où il est exporté[1].

Toutes ces pêches, qui sont plutôt des dragages, sont exclusivement côtières et se pratiquent par très petits fonds : aussi ne peuvent-elles donner à ceux qui s'y livrent l'éducation maritime et les qualités nautiques nécessaires aux pêcheurs des zones tempérées : ceux-ci, quoique bornés le plus souvent à la lisière littorale, s'aventurent communément à quelques milles en mer, tandis que les dragueurs d'huîtres perlières et de *trepang* ont tout juste besoin de savoir diriger un bateau.

La localisation générale de l'œcoumène maritime côtier, au point de vue des populations de pêcheurs, entre le 40e et le 65e de lat. N., constitue donc un fait social d'une assez grande valeur, sur lequel nous aurons à revenir à propos de l'établissement des faisceaux de circulation (IIIe partie).

14. **Modes de groupement des pêcheurs côtiers.** — On peut comparer le genre de vie des pêcheurs à celui des

[1] Sievers, *Asien*, p. 66.

paysans : même simplicité, même uniformité d'occupations, même stabilité, même penchant pour la routine, au moins chez les pêcheurs dont l'industrie moderne n'a pas encore bouleversé les conditions d'existence. Ce rapprochement s'accentue encore par la soudure économique qui s'opère, sur presque toutes les côtes, entre les occupations du pêcheur et celles du paysan. Le premier mène le plus souvent une vie en partie double, car il est rare qu'il ne possède pas ou ne loue pas un morceau de terre dont il fait une miniature d'exploitation agricole. Sur les côtes de Bretagne, presque tous les pêcheurs, à l'exception des sardiniers, appartiennent à ce type *mixte*, au point que les intérêts terrestres deviennent parfois aussi importants et plus importants chez eux que les intérêts maritimes. Toutefois l'existence et les occupations même de l'homme de mer s'opposent à une assimilation complète entre lui et le paysan. A la mer, le pêcheur, pourrait-on dire, cultive un champ, lui aussi ; mais ce champ est collectif ; le pêcheur ne l'exploite jamais seul ; il en partage toujours les fruits avec un nombre plus ou moins grand de marins comme lui. Il en résulte, sur beaucoup de côtes, d'intéressantes conséquences pour le mode de groupement des pêcheurs sur le rivage, c'est-à-dire pour la constitution même de leur œcoumène.

Suivant que les rivages habités par les pêcheurs sont des côtes à condensation *maxima* ou à condensation *minima*, le caractère collectif de l'exploitation marine est plus ou moins accentué. Dans le premier cas, la condensation humaine, sur une portion de côte déterminée, est assez forte pour que la lisière maritime qui baigne cette côte ne paraisse pas un champ d'exploitation illimité. Les groupes éprouvent donc le besoin, non seulement de s'y cantonner.

mais de défendre leur côte contre toute tentative d'exploitation étrangère, de sorte que le champ des pêcheries devient à fois collectif, restreint et bien délimité, et qu'une communauté d'intérêts ressentie à chaque instant soude fortement les individus qui composent les groupes ; par suite, ces groupes s'associent en villages, qui ont leurs petits ports communs où s'entassent les barques. Au contraire, sur les côtes à condensation *minima*, l'immensité et le caractère pratiquement illimité du champ d'exploitation empêchent la coalescence des groupes sociaux : l'individu et la famille demeurent les unités sociales essentielles : les intérêts de ces unités élémentaires vivent et croissent à côté les uns des autres sans se contrarier. Aux flottilles de barques pêchant en commun et en vue des côtes correspond toujours le village de pêcheurs populeux : aux barques pêchant isolément, ou ne pêchant en commun que loin de leur point d'attache terrestre, correspondent souvent le tout petit groupe ou la maison isolée.

Considérons les côtes de Bretagne, où la condensation est très prononcée. Malgré l'instinct particulariste breton, le pêcheur n'y vit jamais isolé. De gros villages de 30 à 100 maisons contiennent presque toute la population maritime du littoral. Chacun de ces villages est accroché, en quelque sorte, à un coin de grève et à un petit port d'échouage plus ou moins abrités où s'entassent les barques. Les maisons sont groupées et ne laissent entre elles que des ruelles étroites. Les pêcheurs de chaque portion de côte (comprenant un petit nombre de villages), ont leur coin de mer qu'ils connaissent, et où ils ne souffrent pas l'intrusion des pêcheurs voisins. Ces groupes contrastent vivement avec la dispersion des habitations rurales, généralement isolées ou groupées à deux ou trois seulement, pour

des raisons dont les unes sont physiques (dispersion des points d'eau, grande variété du sol agricole), et dont les autres sont sociales et morales (tendances particularistes de la race).

Un exemple aussi intéressant nous est donné par les côtes des terres les plus peuplées de l'Insulinde : Java, une partie de Bornéo, et une partie de Sumatra. Ici les villes et les villages se pressent, en particulier aux estuaires des rivières, qui procurent des havres commodes. Les villes sont évidemment, avant tout, des places de commerce, mais les villages sont habités par des pêcheurs, et ces centres de groupement empruntent à des barques malaises ou chinoises leurs noms génériques : ce sont des *balangay* et des *sampans*. Dans les cabanes de pilotis, comme sur les barques dont elles ont pris le nom, le travail et l'existence sont, sinon absolument collectifs, au moins très « rapprochés » d'individu à individu, de famille à famille, dans une sorte de promiscuité constante, au lieu que le travail et l'existence des ruraux sont « distants ». Le contraste, là aussi, est grand entre les côtes qui servent d'œcoumène aux pêcheurs, comme les côtes de Java et de Bornéo, et les côtes où il y a peu ou point de marins, comme celles de Timor. « Les Timoriens se hasardent peu en mer : ils ne sont qu'agriculteurs. Ils n'ont guère de villages : leurs cabanes sont éparses en petits groupes habités chacun par une famille »[1].

Sur les côtes du Coromandel, où la navigation est dangereuse pendant les deux moussons, et où elle est du reste méprisée et laissée aux parias, par préjugé religieux, les pêcheurs forment des groupes à part dans la hiérarchie

[1] Reclus, I, t. XIV, p. 444-445.

sociale, et des groupes très nettement tranchés où les conditions historiques et sociales s'ajoutent aux règles ordinaires de la condensation pour séparer d'une manière absolue les gens de la côte de ceux de l'intérieur. « Les parias sont les seuls pêcheurs du pays : ils se groupent à l'écart au milieu des dunes de sable, où ils élèvent des huttes de feuilles de cocotier dans lesquelles ils vivent pêle mêle »[1]. C'est parmi eux que les marines marchandes européennes recrutent les *lascars* de leurs équipages.

Toutes les populations dont nous venons de parler ont, si l'on peut dire, un instinct, non pas social, mais collectif, des plus prononcés. Si nous considérons, au contraire, des lignes de côtes à population moins dense, nous constatons que l'instinct collectif y est beaucoup plus faible. Au lieu de se grouper, comme elles le pourraient, en gros villages très distants les uns des autres, ces populations vivent aussi disséminées que les paysans de Bretagne et de Timor : car elles ont presque, comme ces derniers, des champs individuels ou familiaux à exploiter, quoique ces champs d'exploitation de la mer ne puissent avoir des limites précises. Il en résulte que, sur les côtes de condensation minima, la tendance à la dispersion triomphe.

Dans l'Insulinde même, la grande terre de Célèbès, si curieusement découpée et si riche en côtes, et assez faiblement peuplée (6 à 7 habitants par kilomètre carré) donne un exemple, non seulement de dispersion, mais d'absence de fixation, pour les populations occupées aux pêcheries du littoral. Ces pêcheurs sont des Orang-Badjo, justement nommés « les tsiganes de la mer » : car ils ne cessent d'errer le long des baies et des promontoires de Célèbès : au lieu

[1] Paris, p. 26-27.

de se fixer et de se grouper à terre, c'est sur leurs *prao* qu'ils vivent constamment.

Si nous passons à une latitude bien différente, aux côtes de Norvège, dans les innombrables îles du *skærgaard*, nous relevons aussi les phénomènes ordinaires aux rivages de condensation *minima*[1]. En Norvège, il n'y a guère plus de villages de pêcheurs dans le *skær* qu'au fond des fjords. Le pêcheur norvégien, comme le paysan, vit dans une maison isolée. L'abondance des abris dans les anfractuosités rocheuses lui permet de s'établir à n'importe quel endroit. La faiblesse de la marée et le caractère abrupt des rivages, en réduisant à fort peu de chose la zone alternativement recouverte et découverte, permettent au pêcheur d'avoir sa barque à quai, tout près de sa maison, et de lui construire un hangar d'abri, chose inconnue dans les petits ports collectifs de Bretagne, où se balance toute une flottille de barques. Ainsi s'accuse le caractère individuel et familial que l'existence maritime possède en Norvège, tout comme l'existence rurale.

Il en est de même sur les côtes de Terre Neuve. Les 50000 Terre Neuviens occupés à la pêche sont établis en familles et en petits groupes (*small communities*), tout le long des rivages. « On ne peut les grouper en villes »[2]. Il y a une différence saisissante entre la dispersion de la pêche côtière terre-neuvienne et l'agglomération de l'île Saint Pierre, station centrale de la pêche française d'été. Cette différence met en relief le contraste entre l'œcoumène

[1] Ce qui n'a pas empêché les côtes de Norvège de devenir des centres d'attraction, même pour les pêcheurs de Finlande. FREDERIKSEN, p. 261-262.

[2] DAWSON, p. 675.

restreint de la pêche côtière et l'œcoumène étendu de la pêche hauturière : dans le premier, on se disperse et on se fixe ; dans le second on se concentre et on rayonne (voir part. I, chap. IV).

Qu'il habite des villages ou des maisons isolées, le pêcheur côtier est le plus souvent très stable : comme le paysan, il ne quitte guère l'horizon familier où il trouve ce qui est nécessaire à son existence, et lorsque par hasard le poisson quitte ses côtes, il aime mieux attendre, les bras croisés, que la pêche redevienne bonne, plutôt que de chercher au loin les éléments d'une vie nouvelle : on l'a constaté à maintes reprises sur les côtes de Bretagne. Toutefois, cet instinct casanier ne triomphe pas partout : dans presque tous les cas où le pêcheur côtier, par suite de l'épuisement des fonds côtiers, a dû se transformer en pêcheur hauturier, l'instinct a plié devant la nécessité. Lorsque les pêcheurs de Loguivy et de Pors Even, près de Paimpol, ont quitté leurs côtes pour pêcher les crustacés, d'abord à l'île de Sein, puis sur les côtes anglaises, aux Scilly et au Cornwall, ils ont secoué le poids d'habitudes séculaires et triomphé du déterminisme géographique. Mais, sur d'autres points de la planète, c'est ce déterminisme lui-même qui impose aux pêcheurs côtiers une certaine mobilité. Aux Philippines et dans la presqu'île malaise, l'alternance des moussons du N. E. et du S. W. modifie complètement la vie sur les deux côtes opposées. Pendant le mousson du N. E., les rivages orientaux sont impraticables, et les barques se réfugient dans les ports ; les pêcheurs se reportent sur la côte occidentale où ils peuvent pêcher en toute sécurité ; le phénomène contraire se produit pendant la mousson du S. W. Ceux des pêcheurs qui ne se déplacent pas d'une côte à l'autre se font agri-

culteurs, tant que la mousson leur interdit de sortir en mer[1].

15. **Industries dérivées de la pêche côtière.** — Si la pêche demeure encore une simple cueillette, la fragilité très grande de ses produits, qu'il est impossible de conserver et de transporter sans préparation, a greffé sur la pêche proprement dite une série d'industries dont le siège est sur la côte même ; leur présence entraîne souvent des changements assez grands dans la répartition et dans l'importance des groupes qui vivent de la mer.

Pour l'emplacement des industries ainsi que pour le transport des produits de la pêche entre les lieux de production et les lieux de transformation, les latitudes septentrionales et les climats froids donnent des facilités partout ailleurs inconnues. La corruption du poisson n'est pas soudaine, souvent même elle n'est pas rapide, de sorte que les industries de saumure, de salure et de conserves peuvent s'établir aux points jugés les plus convenables et y concentrer la production d'une région étendue. Les industries dérivées de la pêche, ainsi que ceux qui en vivent, prennent alors un caractère urbain. Les communications faciles et nombreuses établies entre les petits groupes de pêcheurs et les villes où ils apportent leur poisson ont pour résultats, soit de développer les qualités nautiques des pêcheurs en leur faisant faire d'assez longs voyages par mer, soit d'assouplir leurs idées et leurs habitudes sociales, qui perdent la raideur routinière si ordinaire aux paysans. C'est ainsi que les pêcheurs des latitudes tempérées et des hautes latitudes, non seulement dépassent en nombre relatif ceux des lati-

[1] Reclus, I, t. XIV, p. 534-535.

tudes chaudes, comme nous l'avons vu plus haut (§ 13), mais encore ils les surpassent au point de vue social et au point de vue de la pratique du métier de la mer.

Pour une partie considérable du littoral norvégien, jusqu'aux Lofoden et au Norrland, c'est à Bergen que les pêcheurs de Norvège transportent ou envoient leur poisson, car c'est là que se trouvent les usines de conserves. Les relations économiques continuent donc sur ces points, dans la liberté moderne, de la même manière qu'au temps de la contrainte établie par la Hanse, qui obligeait tous les producteurs du Norrland à commercer avec son comptoir de Bergen. Dans la grande zone de pêches de la mer du Nord, où le transport au loin du poisson est facilité, non seulement par le climat, mais par la rapidité des vapeurs, les industries dérivées de la pêche se concentrent dans les nombreuses villes situées sur les côtes entre les parallèles de Lerwick et de Geestemünde. De même, autour de Terre-Neuve, la morue et le hareng s'entassent en quantités énormes dans des villes comme Saint-Pierre, Saint-Jean de Terre-Neuve, Yarmouth et Halifax.

Au contraire, plus on avance vers le sud, plus les industries s'égrènent et se dispersent le long des côtes, car elles tendent à se rapprocher le plus qu'elles peuvent des lieux de production, afin d'éviter la perte qui résulte du transport dans les climats plus tièdes. On le constate dès le 47e et le 48e degré, pour une espèce tout particulièrement fragile comme la sardine. Les usines à sardines de Bretagne et de Vendée sont situées non seulement dans les petites villes littorales, mais dans les bourgs ou villages, souvent infimes, les plus rapprochés du lieu de pêche : car il est essentiel qu'il n'y ait pas plus de trois ou quatre heures entre la pêche du poisson et la préparation qu'on lui fait

subir. La pêche et la préparation de la sardine sont déjà, en quelque sorte, des industries méridionales, où il y a dispersion et non concentration de l'œcoumène.

Plus au sud encore, l'abandon où sont laissées tant de régions de pêche qui pourraient être des plus productives, comme le banc d'Arguin, s'explique, comme nous l'avons vu (§ 13), par l'impossibilité de faire subir aux poissons, tout près des lieux de pêche, les préparations nécessaires, soit que la zone de pêcheries soit trop éloignée d'une côte quelconque, soit que la côte où pourraient s'établir les industries soit dépourvue de toutes ressources. Il en résulte qu'on ne peut trouver dans les zones tropicales et équatoriales une seule ville qui doive son existence uniquement aux pêcheries. Il n'y a rien de comparable, entre les deux tropiques, non seulement à Bergen, à Grimsby et à Geestemünde, mais même à Douarnenez et à Concarneau.

Lorsque les industries dérivées de la pêche n'exigent aucun machinisme et ne demandent que la main-d'œuvre humaine, elles sont fréquemment exercées par les pêcheurs eux-mêmes, et la discipline industrielle qui leur est nécessairement imposée les façonne à une discipline sociale que le pêcheur côtier, d'habitude, ne connaît guère. Un exemple intéressant de cette discipline nous est donné par la lagune de Comacchio, aux embouchures du Pô. Sur ce point, on procède non seulement à la pêche, qui est assez bien organisée, mais à la préparation sommaire du poisson. Les pêcheurs de Comacchio sont divisés en trois brigades, dont l'une est affectée à l'exploitation de la lagune, une seconde à la police, et la troisième à l'administration et à la manufacture; toutes sont soumises à une autorité inflexible.

La pénétration des procédés industriels dans la pêche

côtière réagit, à la longue, sur cette pêche elle-même ; la nécessité d'une production à la fois réglée et active ne peut s'accorder toujours avec les méthodes élémentaires de la cueillette marine. Aussi cette cueillette se modifie-t-elle peu à peu, partout où les industries de transformation le réclament. Non seulement on s'efforce, sur les côtes, de rendre l'exploitation plus rationnelle et plus prévoyante, grâce aux procédés variés de la « culture de la mer[1] » ; mais la pêche s'éloigne des côtes épuisées pour étendre son champ en surface et en profondeur ; il en résulte une extension de l'œcoumène côtier primitif. Ces phénomènes d'exploitation industrielle et d'extension au large, qui se relient étroitement les uns aux autres, seront étudiés plus loin (part. I, chap. IV).

16. **Variations naturelles de l'œcoumène côtier.** — Les rubans côtiers sont les zones où la surface terrestre subit le plus grand nombre de transformations visibles, et ces transformations ont presque toujours une répercussion sensible sur l'œcoumène. Car ce sont précisément les côtes de condensation qui sont le plus affectées ; ce sont elles qui paient le plus fort tribut aux agents d'instabilité. Comme nous l'avons vu, les terrains d'alluvion, les débouchés des grands fleuves, les divagations deltaïques, certaines côtes basses que protègent seulement de fragiles cordons littoraux, attirent et concentrent les groupes humains, soit par leur fertilité, soit par les facilités offertes aux communications. Or, de semblables côtes sont exposées à la fois aux atterrissements fluviaux qui empiètent sur la lisière de mer, aux changements des débouchés d'eau

[1] Roché, I, *passim*.

douce, pour lesquels ne se creuse aucun thalweg par suite du voisinage du niveau de base, et enfin aux inondations marines (raz de marée*), qui détruisent ou modifient l'œuvre des atterrissements.

Il est utile de remarquer que nous ne parlons ici que des transformations qui ont affecté et qui affectent la ligne des côtes depuis les temps historiques, car ce sont les seules dont nous puissions apprécier l'action sur l'habitat humain. Nous ne parlons pas des modifications, bien autrement étendues et profondes, que la ligne des côtes a subies au cours de l'histoire géologique de la planète. Ces modifications, qui sont étudiées par la paléogéographie, ont complètement bouleversé, à plusieurs reprises, la face de la terre (*das Antlitz der Erde*). Mais nous les laissons tout à fait de côté. Notre point de vue est exclusivement celui de la géographie humaine. Par conséquent, les variations que nous étudions ont toutes un caractère local, puisque le passé historique ne nous révèle que des variations de cet ordre. Aucune n'a été assez grande pour supprimer de grandes îles et de grandes masses continentales, ou pour modifier d'une manière profonde le dessin des rivages. Le passé géographique de l'humanité ne contient aucune Atlantide mystérieuse; tout au plus compte-t-il quelques villes d'Is disparues; encore leur destinée est-elle souvent amplifiée et même purement imaginée par la légende, comme c'est le cas de la ville d'Is elle-même. Cependant, si locales que soient les variations de l'œcoumène côtier, elles pèsent d'un certain poids dans les destinées humaines, puisqu'elles modifient les côtes de condensation, qui n'ont jamais elles-mêmes une très grande extension dans l'espace.

Les invasions marines se produisent, en un lieu déter-

miné, soit une seule fois, soit à plusieurs reprises; mais elles ont toujours lieu d'une manière soudaine. Ces invasions, auxquelles on donne le nom de *raz de marée*, bien qu'elles n'aient rien de commun avec les oscillations régulières de la marée, ne sortent pas toutes de la même origine. Elles peuvent provenir, soit d'une secousse séismique marine dont l'onde vient heurter les côtes, soit d'une brusque dépression barométrique accompagnée de coup de vent portant au rivage, soit d'un tassement de terrains meubles sur une côte basse et de la rupture des cordons littoraux et des dunes qui protégeaient cette côte. Cette diversité de causes fait comprendre qu'un tel phénomène se produise sous toutes les latitudes et dans les régions les plus variées, aussi bien au Bengale que sur les côtes d'Amérique du Sud ou sur celles de la mer du Nord; et la variété physique d'origine des raz de marée donne peut-être la meilleure explication de la généralité des mythes diluviens.

Les raz de marée soudains et éphémères, malgré leurs faibles conséquences au point de vue de l'extension de l'œcoumène, qui se rétablit vite dans les terres dévastées, doivent attirer notre attention, parce qu'ils frappent vivement l'imagination humaine et parce qu'ils sont l'objet, dans la tradition orale et dans la tradition écrite, de déformations profondes. Ils sont causés, soit par des séismes marins, soit par des dépressions barométriques qui permettent aux eaux de la mer d'envahir au loin les terres basses. S'il faut en croire Suess, c'est une inondation locale d'origine séismique, dans les plaines de Chaldée, qui a servi de base à la tradition du déluge, et Suess pense le démontrer en comparant au récit de la Genèse l'épopée assyrienne d'Izdubar, qui est aussi un

mythe diluvien[1]. Les traditions de cette espèce sont fort répandues, puisqu'on en trouve d'analogues sur les côtes du Pacifique, à l'W. de l'Amérique du Sud et aux Fidji[2]. En dehors des légendes, des catastrophes du même ordre ont dévasté des terres deltaïques ou alluviales à œcoumène condensé. Les raz de marée du Bengale, dont les plus terribles furent ceux de 1737 et de 1876, qui supprimèrent des centaines de milliers d'existences dans la région du Sanderband, donnent une idée de ces variations brusques de l'œcoumène, rendues éphémères par l'insouciance des hommes, qui retournent en masses aussi épaisses que la veille dans les régions dévastées.

Plus durables et par suite plus intéressantes, les inondations marines, dues à la rupture de digues naturelles et à l'ouverture de passages vers des terres situées au-dessous du niveau marin, provoquent un recul assez sensible du front extérieur de l'œcoumène. Tel a été le cas des lignes de rivages de la mer du Nord, des embouchures de l'Escaut à la limite septentrionale du Sleswig. Rien de plus connu que l'instabilité des terres alluviales de l'Escaut, du Rhin, de la Meuse, aujourd'hui protégées par des digues et même accrues par des desséchements qui regagnent pied à pied le terrain perdu, tandis qu'avant la construction de la côte artificielle, l'île des Bataves, comme dit Tacite, n'était qu'une plaine de vase à demi noyée. Jusqu'aux digues, la bande côtière alluviale et sablonneuse n'a fait que perdre du terrain, et chacun de ses reculs était signalé par la disparition de quelques villages, comme ceux que recouvrirent les eaux du Dollart, en 1277, celles du Zuiderzée, de 1400 à 1460, ou, comme ceux que supprima

[1] Suess, t. I, p. 42-77.
[2] Suess, t. I, p. 85.

la destruction des côtes de Frise (*grande noyade*, 8 septembre 1362).

De l'ancien œcoumène côtier il n'est resté que des lambeaux sous forme d'îles-témoins, du Texel en Hollande à Röm et à Fanö sur les côtes du Sleswig. Celles de ces îles que ne défendent pas d'importants travaux tombent morceau par morceau. Röm, entre la mer du Nord et la Wattenmeer, « est mangée » par la mer : les dunes de sable surgissent jusqu'au milieu de l'île et chassent les hommes devant elles. « Röm, dit Moritz, est vouée à la destruction dans l'avenir, à la misère actuellement : la bande cultivable n'a que 1 kilomètre de large[1]. »

Les effets des atterrissements fluviaux sont moins frappants et moins rapides que ceux des raz de marée. Mais ils sont plus étendus, plus continus et plus réguliers. L'atterrissement par les fleuves, le remplissage graduel des golfes et des baies partout où les conditions physiques le permettent, l'extension continue donnée par l'atterrissement aux régions deltaïques, la suppression de la vie maritime sur des zones assez étendues à mesure que la lisière marine se retire, sont autant de faits qui expliquent le caractère instable de tant d'œcoumènes de condensation sur les côtes basses. Les places du commerce maritime sont mobiles et souvent multiples; elles croissent tant qu'elles possèdent les eaux salées et profondes, elles déclinent et meurent dès qu'elles n'ont plus que les eaux saumâtres et sans profondeur. Parfois les cordons alluviaux projetés par les fleuves séparent entièrement ces villes du large. Parfois des régions entières où venaient des bateaux de mer retournent à la culture.

[1] Moritz (Ed.), *Die Nordseeinsel Röm*.

Tous les estuaires et tous les deltas en pays d'alluvion pourraient donner des exemples de ports dont la décadence est due au constant atterrissement des fleuves. C'est l'histoire de Honfleur, d'Harfleur, de Paimbœuf, d'Arles, de Damiette, de Bassorah, de Debal, de Brême, de Riga, de Nankin. Beaucoup d'estuaires et de deltas donnent aussi des exemples de légers déplacements de l'œcoumène maritime, dont le noyau se transporte à une petite distance du débouché fluvial, de manière à éviter l'atterrissement tout en profitant de la route terrestre. Civita-Vecchia est placé assez loin de l'embouchure du Tibre pour éviter le sort d'Ostie. Marseille n'a rien à craindre des alluvions du Rhône, ni Shang-Haï de ceux du Yang-Tsé, ni Venise de ceux du Pô et de l'Adige, ni Alexandrie de ceux du Nil. Un des cas des plus curieux de mobilité de l'œcoumène côtier se présente à l'embouchure du Rio Magdalena (Colombie).

« Le déplacement des havres, dit Reclus, l'envasement des baies, l'érosion des îles et des péninsules ont si souvent changé le lieu d'ancrage des navires, que le nom de *Sabanilla* pour le port maritime du bas Magdalena s'applique à un espace considérable, comprenant l'entrée, le mouillage, les lieux de débarquement ». En outre, cet espace mal défini n'est pas le seul débouché du Magdalena ; il faut y joindre Santa Marta, à l'E., et Carthagène, à 100 km. à l'W du Rio, auquel l'unit un canal ; et Carthagène n'a pas un seul port, mais une série de ports. Il n'est pas exagéré de dire que l'œcoumène côtier oscille de Carthagène à Santa-Marta, sur un front de près de 200 kilomètres.

[1] Reclus, 1, t. XVIII, p. 368.

Un atterrissement prolongé et étendu supprime entièrement l'œcoumène maritime et côtier, pour lui substituer l'œcoumène rural. Le Brabant hollandais nous offre d'intéressants exemples, qui nous montrent à la fois l'œcoumène maritime étendu par des raz de marée soudains et réduit, dans la suite, par de lents atterrissements. C'est le cas du Biesboch, du Hollandsch-Diep et de l'Escaut oriental. Ce cas vaut la peine qu'on y insiste.

La Forêt de Jones ou Biesboch est un immense marécage couvert de roseaux, qui résulte de l'inondation du 19 novembre 1421, où périrent, dit-on, 60000 personnes. Le Hollandsch Diep, quoique plus profond, a une origine analogue. Tous deux communiquent avec l'Escaut oriental, et forment avec lui une ligne de côtes qui connut, pendant plusieurs siècles, une florissante vie maritime.

Les villes de ces parages, Berg op Zoom, Steenbergen, Zevenbergen, faisaient un commerce actif avec l'Angleterre. Berg op Zoom fut pendant quelques temps la rivale d'Anvers. Aujourd'hui ces villes, privées de toute communication en eau profonde avec la mer, sont reléguées au rang de places de commerce local. Elle n'ont repris quelque importance, au XIXe siècle, que grâce à la culture de la betterave.

Geertruidenberg, au bord du Biesboch, a été jusqu'au XVIIIe siècle une ville de pêcheries, comparable à ce que sont maintenant Vlaardingen et Scheveningen. Mais, depuis que les alluvions ont définitivement envahi le Biesboch et entraîné la disparition du poisson, Geertruidenberg n'a plus vécu que de l'exploitation des roseaux et des joncs du marais [1].

[1] Rouy (G.), p. 309-312.

Ainsi, les variations naturelles de l'œcoumène côtier malgré leur caractère local, peuvent amener un changement complet dans la vie sociale et économique de villes et de régions entières.

17. **Vue d'ensemble sur les côtes de condensation.** — Il n'est pas exagéré de dire que l'espèce humaine, nouvelle venue sur la planète, a préféré les terres de nouvelle formation, jusqu'au jour où le développement industriel lui a imposé l'obligation de fouiller tous les sous-sols de l'échelle géologique, et en particulier les plus anciens, pour en extraire les minéraux utiles. Par conséquent, elle s'est établie de préférence dans les plaines basses et sur les côtes alluviales. Elle a fui la montagne, le plateau, les *horsts** témoins de formations détruites, toutes les terres qui, par leur élévation, joignaient à l'âpreté du sol l'âpreté du climat. Dans l'Europe, le continent habitable par excellence, l'œcoumène le mieux équilibré au point de vue de la répartition, puis qu'il n'a pas de déserts, la surface comprise entre 0 et 200 mètres seulement d'altitude forme près de 57 % de la superficie totale, proportion qui n'est atteinte nulle part ailleurs. Il semblerait qu'avec cette tendance à une densité de plus en plus forte à mesure que l'on descend et que l'on approche des rivages, ceux-ci dussent tenir une place de premier ordre dans l'œcoumène. Cependant, les côtes de condensation ne forment nulle part un ruban continu et très étendu. Même sur la mer du Nord, où se concentre la population maritime la plus active du globe, les côtes de dispersion tiennent une place importante, sur le front W. du Jutland, désert et désolé, et sur les côtes ingrates des Marschen d'Allemagne. Une étude minutieuse des rivages les plus réputés comme côtes de

condensation ferait reconnaître qu'il y existe des blancs nombreux. Sur la pointe ouest de Bretagne, où s'entasse une population maritime surabondante, l'arc de la baie d'Audierne, sur une longueur de 20 km (d'Audierne à la Torche), est absolument désert. La côte W. de la presqu'île de Quiberon est à peu près inhabitée. Le rivage de Provence, si peuplé par ailleurs, n'est qu'une solitude sur toute la périphérie maritime des monts des Maures. En Indo-Chine, la pointe S. W. de la Cochinchine (cap Camao) n'a que peu ou point d'habitants. A Sumatra, il en est de même des plaines des côtes alluviales entre le Djambi et le Mœsi. Le Sanderband et le Pégou eux-mêmes ont des parties inhabitées. C'est que, si les hommes s'établissent de préférence dans les terres de nouvelle formation, encore faut-il que ces formations soient achevées et solides, de manière à mettre les groupes humains à l'abri, soit des retours offensifs de la mer, soit des fièvres développées par les eaux stagnantes et les terrains trop meubles, soit des divagations fluviales trop accentuées. Sauf dans les zones deltaïques tropicales, où l'exubérance hâtive de la vie masque l'instabilité du sol, et dans les terres basses de Belgique, de Hollande et de Frise, où l'industrie humaine a été assez puissante pour corriger cette instabilité, l'habitation permanente fuit les côtes trop meubles des terres en formation. Ce sont les œcoumènes de l'avenir; ce ne sont pas ceux du présent. Pour devenir côte de condensation, une ligne de rivages doit donc réunir des qualités différentes et parfois opposées : stabilité, fertilité du sol, facilité de communications terrestres, salubrité, situation opportune, extension du plateau continental. C'est ce qui explique la rareté relative de ces côtes. Sans doute, hors des rubans côtiers à œcoumène condensé, nous constatons

l'existence de *points de condensation* sur des côtes hostiles : Aden en offre le meilleur exemple. Mais ces points dépendent de l'existence et du développement des faisceaux de circulation, et non de la constitution primitive de l'œcoumène ; nous en parlerons dans la III^e partie de ce livre.

---

# CHAPITRE II

## COTES DE DISPERSION

18. Complément de la théorie de Ritter. — 19. La forêt côtière. — 20. L'insalubrité. — 21. Côtes désertiques : influence des alizés. — 22. Les marins arabes. — 23. Côtes boréales : les Eskimos. — 24. Limites boréales et australes de l'œcoumène maritime. — 25. Instabilité de l'œcoumène sur les côtes de dispersion.

18. **Complément de la théorie de Ritter.** — Nous avons démontré plus haut (§ 7), que Ritter attribuait aux articulations littorales des propriétés illusoires. La présence d'une côte dentelée ne suffit pas à faire naître une population maritime florissante et nombreuse. Les dentelures ne sont, en quelque manière, que des marques extérieures qui accompagnent souvent d'autres causes déterminantes de peuplement, telles que la richesse du plateau continental et les voies naturelles de communication entre l'intérieur des terres et la haute mer, mais qui, lorsque ces causes font défaut, sont incapables, à elles seules, d'opérer la condensation. En revanche, une côte non articulée, tout à fait dépourvue de caps, de baies, de golfes et surtout de débouchés fluviaux importants, suffit souvent à faire la dispersion. Sans doute il n'est pas sans exemple qu'une côte pareille renferme des villes maritimes et même de grandes villes, car les voies de circulation terrestre cherchent et trouvent, à travers tous les obstacles, leurs débouchés vers la mer. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à examiner les côtes rectilignes de

l'Amérique du sud occidentale, avec leurs ports échelonnés du Callao à Valparaiso. Mais si les rivages de ce genre renferment de nombreux *points de condensation*, ils ne présentent aucun *ruban de condensation*. Or les points de condensation dépendent du tracé des routes terrestres et maritimes et des lieux de leur jonction sur les côtes (§ 17) : leur existence n'est pas déterminée par le cadre primitif de l'œcoumène : on pourrait les comparer aux stations des voies ferrées établies dans les déserts, comme le Transsibérien entre le Baïkal et la Mandchourie, le Transcaspien d'Ouzoun-Ada à Merv, le chemin de fer sud-africain de Mafeking à Buluwayo : ici la voie de circulation précède l'habitat fixe et le détermine ; de même, sur les côtes non articulées, la suture se fait entre les voies terrestres et les voies marines, sur des points qui sont des étapes forcées de la circulation et que celle-ci transforme peu à peu en œcoumènes, malgré les conditions naturelles hostiles. Mais ce sont des points, et non des zones. Ni au Pérou, ni au Chili, ni sur la plupart des côtes dépourvues d'articulations et de débouchés fluviaux notables, les zones de condensation des hommes ne se trouvent sur le rivage maritime. Par conséquent, si la partie positive de la théorie de Ritter ne nous paraît pas exacte, nous devons reconnaître que la partie négative est plus solide : l'articulation des rivages ne suffit jamais à provoquer la naissance de la vie maritime par grandes zones, mais la non articulation suffit parfois à l'empêcher. Il nous faut donc analyser les conditions naturelles de modelé * et de structure qui accompagnent le tracé rectiligne des côtes, et qui en font des zones de dispersion.

Une côte non articulée relève de l'un des trois types suivants, dont les deux derniers tendent très souvent à se rap-

procher et à se confondre : les falaises, les dunes et les cordons littoraux. La muraille continue d'une falaise, lorsqu'elle ne présente aucun abri maritime et aucune brèche de communication terrestre, sépare de la mer et de la vie maritime les populations des plateaux intérieurs, de sorte qu'il en résulte, sur une lisière littorale souvent assez longue, une suppression à peu près complète de l'œcoumène marin. En dehors des coupures des *valleuses*, où se font les jonctions avec la mer, les hautes falaises de Caux séparent de la Manche les hommes du plateau normand, et la vie agricole, à la crête de la muraille où elle cesse brusquement, ne diffère pas de ce qu'elle est dans l'intérieur du pays. Les falaises trop élevées et rectilignes du golfe de Californie ont empêché la vie maritime de se développer sur ses bords. L'observation de ce phénomène est encore plus facile et plus convaincante sur des espaces restreints. Lorsqu'on voit, dans la petite île anglo-normande de Sercq, les falaises verticales de 100 mètres se développer de toutes parts sur le front maritime, et interdire l'abord de la mer, au point que les communications se font, du côté du Havre Gosselin, au moyen d'échelles de fer fixées au rocher par de solides crampons, et, du côté du Havre du Creux, au moyen d'un tunnel qui donne accès dans l'intérieur de l'île, on comprend que les 500 habitants de ce petit domaine vivent plutôt de leur sol que de la pêche. Aux Far-Oër (îles aux moutons) la pêche est bien moins pratiquée qu'aux Shetland et aux Orcades, parce que « les côtes extérieures sont découpées en grandes falaises de 1500 à 2000 pieds de hauteur ». Ce sont les œufs des oiseaux de mer nichés dans les hauteurs des falaises qui constituent la principale ressource marine, — marine et aérienne à la fois. « Les rocs à oiseaux sont une

propriété de valeur pour les villages auxquels ils appartiennent. » Encore faut-il « descendre aux nids au moyen d'une corde déroulée du sommet de la falaise[1]. »

Les côtes à dunes et à cordons littoraux présentent d'aussi grands obstacles à l'habitat humain, mais ces obstacles sont d'une nature tout opposée. On pourrait dire que c'est la verticalité absolue qui fait des falaises littorales des « *anœcoumènes* », tandis que pour les dunes et les cordons littoraux, c'est l'horizontalité absolue ; et de l'existence de ces deux modes de dispersion maritimes, il ne serait pas exagéré de conclure que l'œcoumène côtier a toujours besoin d'une pente moyenne et modérée, qui empêche d'éprouver les effets, soit de la sculpture de la côte par une érosion terrestre ou une érosion marine trop actives, soit du dépôt des vases et des sables, par les eaux et les vents, sur des plans horizontaux.

Le cordon littoral est une flèche de sable, construite par les apports du ressac ou par ceux des eaux douces de l'intérieur, sur les lisières marines où la côte s'abaisse au-dessous des eaux par une pente presque insensible. La flèche littorale est toujours, par elle-même, trop étroite et trop peu abritée pour que la vie s'y développe librement. Les plantes, lorsqu'elles existent, sont rabougries ; l'herbe est rare et courte ; les races animales sont de très petite taille ; tel est le cas des chevaux nains que nourrissent les cordons littoraux de la Caroline du Nord, entre les caps

1 W. Morris Davis, p. 219. Le docteur J. Schmidt constate, à propos des Far-Öër, que la pêche y est surtout aux mains des étrangers (Norvégiens et Danois), qui viennent prendre dans ces parages harengs et baleines. Les insulaires n'ont que 80 à 90 petites barques pour pêcher la morue à 8 milles au plus de leurs côtes (*The Shetland Times*, 24 juin 1905).

Hatteras, Lookout et Fear. Il n'est pas étonnant que sur ces flèches de la Caroline, les habitants (*les Bankers*) soient très clairsemés[1]. Sur les lagunes formées en arrière des flèches, la vie maritime ne se développe pas davantage ; car ces lagunes peu profondes, où se mêlent les eaux douces et les eaux marines, se changent rapidement en marais : la pêche n'y est pas fructueuse, et le commerce maritime ne trouve ni port, ni ancrage dans ces sables et dans ces vases mobiles. Outre les cordons de la Caroline, ceux du Texas, du Languedoc, de la mer d'Azov (flèche d'Arabat), et de la Caspienne donnent de bons exemples de côtes de dispersion.

Toutefois, lorsque les eaux fluviales sont assez puissantes pour creuser les lagunes et pour en faire des rades intérieures, si le front maritime du cordon littoral demeure très peu peuplé, le front intérieur et le pourtour des lagunes demi fluviales, demi-marines, ainsi que les chenaux étroits qui les font communiquer avec la mer, deviennent des côtes de condensation. Ainsi la côte de l'Ivoire et la côte des Esclaves ont vu se développer sur les lagunes des stations telles que Grand Lahou, Grand Bassam, Assinie, Ouidah et Porto Novo, avant que la construction des wharfs permît d'établir sur le front maritime lui-même des escales comme Kotonou. Sur les côtes de cette nature, où le transbordement de la haute mer vers les lagunes ou vers les villes de l'intérieur se complique souvent par l'existence d'une barre difficile à franchir, les obstacles mêmes font naître chez les gens de la côte des aptitudes nautiques spéciales, telles qu'on n'en trouve pas souvent de pareilles dans les grands foyers de

[1] W. Morris Davis, p. 352.

vie maritime. Les Kroumen de la côte de Guinée sont renommés pour leur habileté à passer la barre en tout temps, et il est rare que les *chelingues* des *lascars* hindous chavirent dans la barre du Coromandel.

Lorsqu'une côte basse et plate est soumise, soit à un climat très sec, soit à des vents assez forts et assez réguliers de la mer vers la terre, le dessèchement rapide des sables de mer à marée basse, et leur mobilité sous l'action du vent, transforment vite les cordons littoraux en dunes qui s'avancent vers l'intérieur et qui repoussent plus loin les lagunes littorales, ou qui même les suppriment aisément dans les zones désertiques. Plus encore que les cordons littoraux, ces côtes sont impropres à l'habitation humaine, à cause de l'extrême mobilité et de l'invasion toujours menaçante des sables. Les premières lignes de dunes sont chassées vers l'intérieur par d'autres lignes formées sur la lisière, et l'œcoumène, non seulement ne peut conquérir la côte, mais est obligé de reculer sur de nombreux points, comme il est arrivé sur les côtes de Gascogne. Toutes les dunes côtières du Sahara, toutes celles de l'Afrique portugaise et du Sud-Ouest allemand, entre Mossamédès et le fleuve Orange, éloignent et dispersent les établissements humains.

Ainsi, conformément à la partie négative de la théorie de Ritter, la non articulation des rivages constitue réellement, en de nombreux cas, un obstacle à l'extension de l'œcoumène : car une côte non articulée relève toujours de l'un des trois types que nous avons analysés, type des falaises, type des cordons littoraux ou type des dunes, et ces types du modelé sont tous les trois hostiles à la vie maritime, soit par la verticalité absolue, soit par l'horizontalité absolue, soit par l'instabilité qui troublent ou qui empêchent tout établissement à demeure.

Mais il y a des causes encore plus agissantes qui font les côtes de dispersion. Ces causes sont la forêt, l'insalubrité, le manque d'eau douce et les glaces polaires.

19. **La forêt côtière.** — La forêt, comme dit Ratzel, est l'ennemie du peuplement humain. Pour s'en rendre un compte exact, ce n'est pas vers les régions tempérées qu'il faut regarder, car dans ces régions la forêt a été de longue date, soit détruite, soit assouplie et disciplinée, et l'exubérance végétale n'est pas telle, au N. et au S. des tropiques, qu'elle soit capable d'arrêter le défrichement. Mais sous la zone de pluies tièdes de l'équateur, où la vie végétale atteint une extrême richesse de formes et de développement, la forêt est le grand obstacle ; elle est plus inaccessible que le désert. La selva amazonienne, où se traînent paresseusement d'énormes fleuves solitaires, et la forêt de l'Afrique équatoriale, où Stanley passa six mois sans presque voir le jour, donnent une idée frappante de ce que peut être un désert d'arbres, de fougères arborescentes et de plantes grimpantes.

Il est relativement rare que la forêt inaccessible se développe sur les côtes. D'abord, la côte elle-même et ses dentelures fournissent autant de points que l'on veut pour l'attaquer ; les besoins de la navigation ont conduit depuis longtemps à l'exploitation des bois côtiers, à la fois plus facile et plus nécessaire que toute autre. Ensuite, et surtout, les vents de mer et les efflorescences salines entravent le développement de la végétation arborescente, sur les côtes exposées de plein fouet aux courants atmosphériques du large. Cependant, il y a deux cas où la forêt baigne en quelque sorte ses racines dans les eaux de la mer. On constate le premier à l'extrémité des zones tempérées, presque dans

les régions subpolaires, et le second aux abords de l'équateur. Dans le premier cas, certaines côtes à riches articulations, soumises à une humidité constante et à une température plus tiède que ne semblerait le comporter la latitude, favorisent la végétation forestière à la fois par leurs nombreux replis abrités des vents de mer et par leurs conditions climatiques. Pour peu que de telles régions soient éloignées des principaux foyers de civilisation, on y constate aujourd'hui encore la présence d'immenses forêts de chênes, de hêtres, de conifères, qui en font jusque sur les rivages de vastes solitudes et des zones de dispersion disposées en longueur sur la bordure marine.

Les forêts de la Colombie britannique, de l'Alaska et de l'archipel côtier de l'île Vancouver à l'île Tchitchakoff, sont les causes essentielles de la faiblesse du peuplement sur cette côte aux riches dentelures. A peu près à la même latitude et sous les mêmes conditions structurales et climatiques, l'archipel de Chiloé et la côte du Chili méridional sont presque inhabités, parce que ces régions ne sont qu'une forêt sans cesse ruisselante d'eau, où les arbres abritent d'épaisses couches de tourbe et de mousse spongieuse.

Dans la zone équatoriale, la puissance exubérante de la végétation, l'insolation active, les pluies constantes, la faiblesse des vents marins hors des zones de mousson caractérisée, l'existence d'espèces arborescentes que ne gêne pas la salure marine, telles que les mangliers et, à un moindre degré, les palétuviers, donnent sur de nombreuses côtes un grand développement à la forêt littorale et font de ces côtes des zones de dispersion. C'est ainsi qu'il y a fort peu d'habitants sur les rivages de l'Amérique centrale, notamment sur la côte des Mosquitos ; il

en est de même au fond du golfe de Guinée, dans le delta du Niger et dans le Cameroun, ainsi que dans une quantité d'îles de l'Insulinde : de petites îles couvertes d'arbres sont tout à fait inhabitées, malgré leur situation favorable (îles Riouw, dans le détroit et en face de Singapour) ; de grandes terres, telles que Célèbès, ont une population très-clairsemée, sur les côtes surtout. « La côte orientale de Célèbès, dit Reclus, n'offre, dans la succession infinie des anses et promontoires, que l'étendue morne des forêts inhabitées[1] ».

Citons, sur cette question de l' « anecoumène » forestier, quelques lignes remarquables de Carlet-Fleurieu. L'expédition du *Solide* avait visité, en 1791, la baie de Tchinkitâné (île Tchitchakoff, côtes de l'Alaska, 57° lat. N., 136° long. W. Gr.), et avait remarqué que, malgré les abondantes ressources en poisson offertes par cette baie, la population ne dépassait pas en tout 200 individus. « On ne doit pas s'étonner, écrit à ce propos Fleurieu, de trouver une population faible sur des terres dont les forêts, peut-être aussi anciennes que le sol qui les nourrit, couvrent toute la surface que n'atteignent pas les tempêtes de l'Océan. L'homme qui, pour assurer sa subsistance, n'a que les hasards de la chasse et de la pêche, suffit à peine à soi-même : la culture seule peut appeler la population : et quelques arpens cultivés d'une de ces îles placées entre les Tropiques doivent donner la vie à un plus grand nombre d'hommes que des contrées entières où la terre épuise sa fécondité à reproduire sans cesse d'inutiles forêts[2] ».

[1] Reclus, 1, t. XIV, p. 472.
[2] Carlet-Fleurieu, t. I, p. 251-252.

20. **L'insalubrité.** — Les côtes basses et plates sont souvent des zones de stagnation pour les eaux qui viennent de l'intérieur : le niveau de base des rivières, au lieu de n'exister que sur une ligne déterminée, s'étend sur tout un bief. Si ces eaux stagnantes séjournent sur un sol imperméable et sous un climat chaud, elle aident au développement de maladies nombreuses, fièvres intermittentes ou décroissantes, endémiques ou épidémiques, mal'aria, fièvre jaune, choléra asiatique, dysenterie tropicale. Toutes les variétés de maladies qui atteignent et décument la race blanche sous les tropiques, et qui n'épargnent pas les races indigènes, fermentent sur les zones basses du littoral. Ainsi, sur le pourtour du golfe du Mexique, dans la *Tierra Caliente* mexicaine, au Texas, en Louisiane, dans l'Alabama et en Floride, la fièvre jaune ravage les côtes, et les villes vraiment côtières sont rares : la Vera-Cruz, Tampico, Galveston, Brashear. « Vous verrez partout sur le golfe la *mousse espagnole*, disait à Hepworth Dixon un habitant de Brashear. Nous la nommons *la mousse des fièvres*. C'est un signe infaillible d'insalubrité. La mousse espagnole pousse sur le bord de tous les marécages et de tous les lacs, sur les rives de toutes les baies ». Sur les côtes d'Afrique, selon W. North, « la malaria atteint sa plus grande intensité dans le Sénégal, sur les côtes du golfe de Guinée, sur la côte W. vers le 20e degré lat. S. et à Madagascar, [1] » c'est-à-dire sur les côtes basses, plates et humides. Les rivages de Guinée sont vraiment le centre de l'insalubrité ; car on y trouve, non seulement la malaria, mais la fièvre jaune et la dysenterie tropicale. White, remarquant que tous les établissements européens,

[1] White, p. 90.

le long de la côte d'Afrique, sont surtout situés dans les îles près de la côte ou sur les terres péninsulaires, affirme que « cette mesure de précaution a été adoptée plutôt par des considérations hygiéniques que pour se garder contre les attaques[1] ». Nous verrons (part. I, chap. III), que la seconde raison, que White néglige, ne manque pas néanmoins de valeur ; mais il est vrai que l'insalubrité des côtes de l'Afrique équatoriale, et en particulier du golfe de Guinée, compte pour beaucoup dans le retard subi par la civilisation du continent. En Asie, les terres alluviales de l'Inde et de l'Indo-Chine ont aussi leur insalubrité et leurs fièvres intermittentes ; il en est de même des grandes îles de l'Insulinde, en particulier des côtes basses de l'E. de Sumatra ; et l'insalubrité côtière de la Nouvelle Guinée, bien plus que la férocité des Papous qui l'habitent, a rendu cette grande terre pratiquement inaccessible et en a retardé l'exploration jusqu'à nos jours.

Ainsi, la ceinture équatoriale, partout où elle contient des rivages maritimes, se distingue entre toutes les parties du globe par son insalubrité. C'est le cimetière de la race blanche. Il y a cependant d'autres rivages, tropicaux et méditerranéens, qui présentent des caractères analogues, mais un peu atténués. Le golfe du Mexique, dont nous avons parlé, appartient aux régions tropicales. En Méditerranée, les rivages orientaux de la Corse, la Maremme de Toscane, la presqu'île de la Dobroudja au S. des embouchures du Danube, sont également des pays fiévreux, malsains et à peu près déserts. On sait combien fut nuisible le séjour de la Dobroudja à l'expédition française de 1854. Mais, au N. de la zone méditerranéenne, l'abais-

[1] White, p. 97.

sement de la température moyenne et la diminution de l'insolation suffisent, sinon à supprimer l'insalubrité sur les côtes basses et marécageuses, du moins à l'affaiblir assez pour qu'elles ne soient plus des centres de dispersion dans l'œcoumène, comme on le voit par l'exemple des rivages méridionaux de la mer du Nord et de la Baltique.

21. **Côtes désertiques : influence des alizés.** — Dans les régions tropicales, les lacunes de l'œcoumène côtier sont plutôt dues, en général, à l'extrême sécheresse des côtes qu'à leur humidité malsaine. Du 10e au 35e degré lat. N., du 5e au 30e lat. S., avec des oscillations sensibles suivant les saisons, les côtes sont soumises à l'influence des vents alizés. Ces vents soufflent du N. E. dans l'hémisphère Nord, du S. E. dans l'hémisphère Sud. Ils sont donc continentaux, et par conséquent très secs, sur les côtes du Sahara, de la mer Rouge, de l'Arabie, du golfe Persique et de la mer d'Oman jusqu'au Rann de Katch, dans l'hémisphère Nord ; sur les côtes occidentales de l'Amérique du Sud, de l'Afrique et de l'Australie, dans l'hémisphère Sud. Ils n'apportent avec eux, sur les côtes, aucun nuage chargé d'humidité, et les régions d'où ils soufflent n'envoient presque aucun cours d'eau permanent à la mer. Aussi rien ne vient combattre, sur les grèves, l'action desséchante et désagrégeante du vent et du soleil, qui font de tous les littoraux que nous avons nommés des côtes à dunes de sables mobiles ou à falaises en voie de décomposition ; en outre, l'absence complète d'eau douce, plus sensible encore sur les rivages qu'à l'intérieur des déserts, où se forment le plus souvent, grâce au relief qui condense la rare humidité de l'atmosphère, des torrents presque aussitôt

perdus dans les sables, rend la zone littorale plus inhospitalière encore que l'intérieur désertique. Sur la côte du Sahara, entre le cap Noun et l'embouchure du Sénégal, on constate un vide à peu près absolu dans l'oecoumène, malgré la richesse en pêcheries du banc d'Arguin et de la baie du Lévrier. L'Hadramaut, au S. E. de l'Arabie, les côtes du golfe Persique, celles du Baloutchistan, l'ancienne Gédrosie, où Alexandre perdit, en 325 av. J. C., la moitié de son armée, sont aussi des déserts absolument sans eau, qui sont « fonction du climat », comme tous les vrais déserts. Dans l'hémisphère Sud, les côtes soumises aux alizés secs du S. E. sont également des côtes de dispersion, où les établissements humains permanents sont rares et n'ont qu'un avenir mal assuré. En Australie, la côte S. E. reçoit seule, de Brisbane à Melbourne, les pluies amenées par les vents marins du Pacifique, et tout le reste du continent en est privé par l'écran des Alpes australiennes : aussi toutes les côtes de l'W et du N., de l'embouchure du Murray à King George Sound, à Port Darwin et au cap York, sont à peu près privées d'eau, et ce sont des côtes désertes : le désert est même absolu, et c'est peut-être le plus complet qui existe sur le globe, sur le pourtour de la baie Australienne, de l'embouchure du Murray à King George Sound. En Afrique, depuis Mossamédès, où déjà la pluie est un évènement très rare, jusqu'au cap Voltas, à l'embouchure de l'Orange, la côte, où il y a jusqu'à 20 lignes de dunes de sable mobile, est à peu près inhabitée, et la colonie que l'Allemagne y a fondée est assurément la plus mauvaise de ses possessions. Sur la côte W. de l'Amérique du Sud, la côte desséchée s'étend de la pointe d'Aguja (Pérou), à Coquimbo (Chili), c'est-à-dire du 6° au 30° lat. S. Malgré le voisinage immédiat des

Andes, aucun cours d'eau régulier ne peut parvenir à la mer : les ravines des *quebradas* côtières sont entièrement desséchées. Pourtant, quelques établissements, des villes même, se sont fondés sur ce littoral désolé, à cause de la richesse minière du désert d'Atacama et des régions voisines : on a fait Iquique et Pisagua pour les nitrates, Mejillones et Antofagasta pour l'argent ; mais au prix de quels efforts ces établissements se maintiennent ! « Iquique, dit Reclus, importait jadis d'Arica, son eau, ses légumes et ses fruits. On se sert de l'eau de mer pour nettoyer les rues. Grâce à l'irrigation, on a pu faire pousser quelques arbres, surtout des pins de Norfolk ; mais il n'y a pas de verdure aux environs[1] ».

Il n'est pas surprenant que sur les côtes désertiques, encore moins que sur les côtes insalubres, aucune population maritime ne soit née. Cependant, il y a un groupe ethnique dont l'existence donne un démenti à la fois à la théorie de Ritter sur les côtes articulées, et à la nôtre sur les côtes désertiques considérées comme vides dans l'œcoumène maritime. Ce groupe est celui des Arabes, que le désert n'a pas empêchés, non seulement d'arriver à la mer des Indes, mais d'y prospérer et de s'y répandre de toutes parts, tout comme les populations maritimes nées et grandies, telles que les Malais, dans les conditions naturelles les plus favorables.

22. **Les marins arabes.** — Les navigateurs arabes ont été, avant l'arrivée des Européens, les maîtres des mers de l'Inde. Leurs voyages, leur trafic et leurs migrations les ont conduits, vers le S., jusqu'à Madagascar, et, vers l'E.,

[1] Reclus, I, t. XVIII, p. 770.

jusqu'au détroit de Malacca et aux îles de l'Insulinde ; leur empreinte est très visible, notamment, au N. de Sumatra où le sultanat d'Atjeh n'est qu'un royaume arabe (v. IIe partie). Leurs colonies, temporaires ou permanentes, se sont étendues sur les côtes occidentales de l'Inde ; les *Mopilas* navigateurs de la côte du Malabar ne sont que des descendants d'Arabes [1]. Aujourd'hui encore, bien que les bateaux de Djeddah, d'Aden et de Mascate dépassent rarement le méridien de Ceylan, ils tiennent une grande place dans la navigation des mers de l'Inde. Les *baggalas* ou *dows*, bateaux de Mascate, font un commerce actif, et ce commerce n'est pas le fait de quelques privilégiés ; c'est toute une population maritime qui y prend part. « Les Arabes s'embarquent en grand nombre ; jamais le bâtiment et encore moins la cargaison n'appartiennent au même propriétaire ; chacun suit sa marchandise et fait lui-même ses affaires ; leurs navires sont de vraies caravanes dans lesquelles tous les matelots ont un intérêt [2] ».

Cette vie maritime si active et affairée étonne au premier abord chez une population d'une densité aussi faible, habitant un pays ou rien ne semble ni forcer, ni inviter les gens à s'adonner à la mer. Les aptitudes des Arabes comme navigateurs s'expliquent d'abord, d'une manière générale, par le passage sur leurs côtes du faisceau de circulation indo-méditerranéen, qui enveloppe le littoral de l'Arabie, du côté de la mer Rouge et du côté du golfe Persique (v. IIIe partie) ; ensuite, des causes secondaires ont contribué à la formation maritime du peuple arabe. Ce peuple a été puissamment aidé par la mousson de la mer d'Oman et par le bois de teck des forêts de l'Inde.

[1] Paris, p. 19-20.
[2] Paris, p. 9.

La mousson trace, d'Afrique en Asie, une route régulière, qui donne, suivant les saisons, l'aller et le retour. C'est la mousson qui mena Vasco de Gama en 23 jours de Mélinde à Calicut, en 1498 ; c'est elle qui, avant et après Gama, a facilité les opérations d'Afrique en Inde des trafiquants arabes, placés entre ces deux terres de richesse : la première, terre à esclaves ; la seconde, terre à épices et à marchandises de valeur. Dans les ports du Malabar, les Arabes trouvaient les matériaux de construction navale qui leur manquaient en Afrique et en Arabie; ils trouvaient notamment, à Calicut et à Cochin, le bois de teck, qui ne pourrissait pas et qui assurait à leurs *baggalas* une durée particulièrement précieuse dans les mers tropicales, où les bateaux en bois ont grand'peine à se maintenir : les baggalas durent près d'un siècle.

Ainsi s'explique la grande place tenue dans l'œcoumène maritime par la côte désertique de l'Arabie. Pour que les conditions naturelles défavorables fussent conjurées, il a fallu que les côtes arabes se trouvassent sur le passage du plus grand faisceau de circulation littorale qui soit au monde ; il a fallu, en outre, l'effet de la mousson et celui, tout particulier à l'Inde, du bois de teck.

23. **Côtes boréales ; les Eskimos.** — La rigueur du climat, à partir du cercle polaire nord et souvent même au sud de cette ligne, fait de toutes les côtes boréales des zones de dispersion. Ces côtes, qui, dans le Finmark et dans la presqu'île de Kola, sont habitées, au-delà et à l'E. de Hammerfest, par des Lapons, par quelques Russes et par des Caréliens, et qui, dans le N. de la Russie d'Europe et de la Sibérie, ne contiennent que des Samoïèdes et des Tchouktchis occupés, les uns, les nomades, à l'élève

du renne, et les autres, les sédentaires, à la pêche, sont le domaine des Eskimos dans le Groënland et dans l'Amérique boréale. C'est la *banquette* côtière, conséquence immédiate de la rigueur du climat, qui empêche toute condensation dans ces régions. La banquette côtière est la lisière de glaces étroite, mais continue, qui enveloppe les côtes sur presque tout le pourtour de l'océan arctique, et qui arrête ou entrave les communications de la terre à la mer. Les établissements civilisés n'ont pu se fonder et durer que sur les zones côtières où cette banquette n'existe pas, et lorsque, par l'effet des courants chauds, la banquette est supprimée, même sous de très hautes latitudes, l'expansion européenne pousse fort avant le long des côtes ses stations de pêcheries ou de commerce des fourrures, tandis que les rivages à banquette sont laissés sans partage aux *peuples-bordure* de l'œcoumène (Randvölker). On trouve deux exemples remarquables de cette règle sur la côte N. de l'Europe et à l'W. du Groënland. Non seulement les côtes de Norvège, baignées par des courants tièdes et libres de glaces toute l'année, sauf au fond des fjords, ont vu se multiplier les établissements civilisés, au point qu'elles possèdent à Hammerfest (71e lat. N.), la ville la plus septentrionale du globe ; mais l'effet des courants tièdes se prolonge au-delà du Finmark et du Varanger Fjord, jusqu'au cap Sviatoï Nos, à l'entrée de la mer Blanche ; aussi cette côte a-t-elle été longtemps un œcoumène de pêcheurs européens : elle porte encore le nom de côte normande ou *mourmane* (*Mourmanskii Bereg*). A l'W. du Groënland, les établissements danois s'étagent le long de la côte jusqu'à Upernivik (72e lat. N.), parce que la bordure occidentale du Groënland, soumise à l'influence d'une branche de courant détachée du Gulf

Stream, est libre de glaces pendant une bonne partie de l'année.

Parmi les peuples des zones de dispersion boréales, les Eskimos donnent l'exemple le plus complet d'une population uniquement maritime, dispersée en petits établissements sur une étendue immense. A l'exception des stations danoises, ils sont les seuls habitants des côtes boréales, depuis le détroit de Behring jusqu'au fjord d'Angmagsalik (côte E. du Groënland, 65° 40′ lat N., 37° long. W. Gr.). Sauf quelques tribus deltaïques de l'embouchure du Youkon, dans l'Alaska, les Eskimos sont exclusivement un peuple côtier. « Chez eux, la côte est un habitat ; elle n'est pas un passage, un point de transition[1] ». Leurs ressources ne proviennent que de la chasse marine et de la pêche ; aussi, comme les pêcheurs côtiers des latitudes moyennes, ils délimitent leurs domaines sur la mer et sur la côte, et non sur la terre (v. § 14) : chaque établissement, localisé étroitement, embrasse « tantôt un fjord, tantôt une île avec la côte d'en face, tantôt un cap avec son hinterland, tantôt un coude de fleuve dans un delta avec un coin de côte[2] ». Mais, comme les ressources de la cueillette marine ne peuvent être exploitées toute l'année, puisqu'une croûte glacée recouvre la mer pendant plusieurs mois, les Eskimos se déplacent ; ils vivent pendant l'hiver ailleurs que pendant l'été. « Chez eux, la division en *choses de mer* et en *choses de terre* semble coïncider avec celle de l'été et de l'hiver[3] ». La variation saisonnière des établissements « donne à ces sociétés un

[1] Mauss, p. 50.
[2] Mauss, p. 54.
[3] Mauss, p. 103.

*volume mental* énorme : elles ont une connaissance traditionnelle de pays extrêmement éloignés[1] ».

Les Eskimos dépendent exclusivement de la mer pour leur nourriture et pour toutes les choses nécessaires à la vie. Ils ne domestiquent même pas le renne autant que le font les Tchouktchis et les Samoièdes. A la lettre, le sol glacé de l'Amérique boréale ne leur donne rien ; l'océan polaire leur donne tout. Par là l'existence des tribus eskimos donne un exemple unique au monde. Nulle part ailleurs, ni dans les petits atolls* coralliens du Pacifique, ni sur les rochers d'origine éruptive où la pêche semble l'unique occupation des hommes, on ne peut rencontrer une utilisation des choses de la mer poussée au même degré, ainsi qu'un pareil dénuement de tout objet utile fourni par les animaux, par les plantes et par les minéraux terrestres.

Parry, observant en 1819 les mœurs d'un tribu Eskimo sur la côte occidentale de la mer de Baffin, par le 70e degré lat. N., peut à peine trouver dans les tentes d'été un objet qui ne soit pas d'origine marine. Non seulement la nourriture des Eskimos se compose de poisson et de phoque : mais « l'habillement des hommes consiste en un pourpoint de veau marin ; leurs culottes, qui descendent au-dessous du genou, et leurs bottes qui rejoignent les culottes, sont faites de même peau... Les tentes sont soutenues par un poteau d'os de baleine de 14 pieds de longueur... Le lit est composé de tiges d'*Andromedes Tetragona*, et est bordé par des os qui s'étendent d'un côté à l'autre... La porte est formée de deux os attachés ensemble par l'extrémité supérieure. Le bout des peaux est attaché

[1] Mauss, p. 90.

à la terre par des os taillés en crochet... La construction des canots est la même qu'au Groënland : ils sont composés d'os de baleine et de peaux de veau marin ou de morse... Les dards ou javelots sont composés d'un bâton en bois, *quand ils peuvent se procurer une matière si précieuse*. Ils attachent à ces dards des courroies de veau marin qu'ils tordent comme nos cordes... Les deux côtés du seul traîneau que nous ayons vu étaient formés des os de la mâchoire d'une jeune baleine. Ils étaient joints ensemble par des os de côtes de baleine, placés parallèlement en travers et croisés à leur tour par de plus petits os, ce qui composait le fond du traîneau. Le dossier consistait en deux bois de renne... Quelques uns de leurs vases étaient faits d'os de baleine... Leurs couteaux sont faits de défenses de morse[1] ».

24. **Limites boréales et australes de l'œcoumène maritime.** — Ce sont les glaces polaires qui tracent à l'œcoumène les limites qu'il ne peut dépasser. Tandis que, comme nous le verrons, il n'y a aucun vide océanique, dans les latitudes chaudes et moyennes, qui n'ait été comblé ou qui ne puisse être comblé dans l'avenir par l'extension des pêcheries ou par celle de la circulation, les glaces polaires opposent à l'habitat humain des bornes infranchissables, même pour les populations spécialement adaptées, comme les Eskimos, aux hautes latitudes. La limite n'est pas tout à fait invariable : l'exemple des Eskimos eux mêmes le prouve ; mais tout porte à croire qu'elle ne varie qu'avec les conditions naturelles elles-mêmes ; on ne peut concevoir que par une modification du climat la mobilité de l'œcoumène eskimo, dont la

[1] Parry, p. 257, 258, 259, 260, 262, 263.

régression vers le S., dans l'archipel de l'Amérique boréale, ne fait aucun doute aujourd'hui.

Selon Supan, la limite de l'œcoumène serait purement *morphologique* au S., et *climatique* au N. Cela veut dire que, dans l'hémisphère S., c'est la terre qui fait défaut à l'œcoumène, puisque les continents d'Amérique, d'Afrique et d'Australie-Tasmanie se terminent en pointes à des latitudes peu élevées, et que les terres insulaires situées au delà de ces limites sont rares et petites : c'est un fait bien connu que l'extension des mers dans la partie australe de la planète, au moins dans la partie explorée. Au contraire, l'homme trouve toujours de quoi prendre pied dans l'hémisphère boréal : le sol ne lui fait défaut ni au Spitzberg, ni à la Novaïa Zemlia, ni dans la terre François Joseph, ni dans l'Archipel Polaire, ni au Groënland ; s'il ne colonise pas ces terres, totalement ou partiellement désertes, c'est que le climat l'en empêche. Au total, l'homme, dans l'hémisphère S., se heurte à la mer ; dans l'hémisphère N., il se heurte au froid.

Il nous semble, toutefois, que le contraste entre les deux frontières de l'œcoumène est loin d'être aussi tranché que Supan l'imagine. Supan avait été frappé du report de la frontière extrême, au Nord, jusqu'à Hammerfest, au 70e, à la presqu'île de Taïmyr, au 77e, et à Itah, au 78e de latitude, tandis qu'au Sud, la pointe extrême habitée se trouve à la Terre de Feu, au 56e degré seulement. Il y a donc à ce point de vue une différence notable entre les deux hémisphères : l'œcoumène s'étend, au N., sur 20 degrés en latitude qui sont, au S. absolument déserts. Mais Supan n'a pas songé que l'absence de toute masse continentale ou insulaire considérable ne suffirait pas à expliquer l'absence des populations polaires dans l'hémisphère Sud. Ces popu-

lations, comme nous l'avons vu par l'exemple des Eskimos, n'ont précisément presque aucun besoin de la terre pour vivre, puisque la mer leur donne tout. Elles se contentent de la moindre lisière côtière pour bâtir leurs huttes, et ces lisières ne manquent pas plus au S. qu'au N. On ne voit pas, au premier abord, pourquoi les côtes aux riches articulations de la Terre de Graham, de l'archipel de la *Belgica*, de la Terre Victoria elle-même, où la terre ne manque pas pour prendre pied, sont vides d'habitants, tandis qu'à latitude égale le Groënland et l'archipel Polaire ont des Esquimaux, et la Sibérie septentrionale des Tchouktchis. Supan n'a pas vu que sous les hautes latitudes, la mer, loin de former un vide dans l'œcoumène, doit être regardée comme le véritable œcoumène, le seul où l'homme puisse vivre et se nourrir. En réalité, si les terres australes sont vides au delà du 56e degré, c'est que le climat s'y oppose : la limite de l'œcoumène est climatique et par suite biologique, au Sud tout comme au Nord. Les observations recueillies par les expéditions antarctiques ont montré que le climat des hautes latitudes est beaucoup plus rigoureux dans l'hémisphère austral que dans l'hémisphère boréal. Au Sud, les plantes polaires mousses, lichens, disparaissent dès le 55e degré, tandis qu'au Nord elles montent jusqu'au 82e. La faune terrestre et marine, qui donne aux terres arctiques, pendant les courts mois d'été, une vie et une animation singulières, manque à peu près entièrement aux terres antarctiques. Privées d'une insolation suffisante, privées de courants marins tièdes, privées jusque dans leurs eaux de presque toute ressource animale ou végétale, les terres polaires de l'hémisphère austral ne peuvent devenir un œcoumène ; mais c'est le climat qui fait ici la solitude,

tout comme aux pointes extrêmes de l'hémisphère Nord ; et les 20 degrés perdus pour l'œcoumène dans l'hémisphère Sud mesurent la rigueur plus grande du climat austral.

Par suite de l'extension marine au Sud, les limites australes de l'œcoumène sont surtout maritimes. Elles coïncident à peu près avec les limites des icebergs* flottant vers le Nord, telles que les navigateurs les ont constatées ; elles oscillent, par conséquent, pour les faisceaux de circulation, entre le 40e et le 47e lat. S., et il est rare que les terres situées au S. de cette zone soient habitées. Ainsi, au S. de l'Atlantique, Tristan da Cunha est habitée ; mais Diego Alvarez, à quelques degrés plus au S., ne l'est pas. Dans l'Océan Indien, dont la partie méridionale a été et est encore parcourue par les baleiniers (v. chap. IV), les îles Saint-Paul et Amsterdam font partie de l'œcoumène d'une manière à peu près permanente ; Crozet, Marion, Heard, et la grande terre de Kerguelen n'ont vu jusqu'ici que des campements temporaires de pêcheurs ; Mac-Donald a toujours été déserte. Au S. de la Nouvelle Zélande, l'îlot Auckland (51e lat. S.) a été transformé en dépôt de provisions par le gouvernement de cette colonie ; mais les îles Campbell et Macquarie sont en dehors de l'œcoumène. Au S. de l'Amérique, la population est très-rare dans la Magellanie, faute de ressources ; les aborigènes de la Terre de Feu ne sont plus que quelques centaines, et ils ne cessent de diminuer ; toutefois, le passage des vapeurs, la fondation de l'escale de Punta Arenas (1852), et l'élève du bétail dans la Terre de Feu ont donné quelque activité au détroit de Magellan et à la Fuégie. Punta Arenas donne un exemple remarquable de *point de condensation* sur une *côte de dispersion*.

Les limites boréales suivent des lignes moins simples et moins faciles à tracer. Sur les deux voies d'accès maritimes vers l'océan arctique, qui sont le détroit de Behring et la mer de Norvège, les grandes pêches ont eu pour résultat un épanouissement temporaire de l'œcoumène vers le nord : au N. du détroit de Behring, jusqu'à l'île Wrangel ; au N. de la Norvège, dans toute la mer de Barentz et jusqu'au Spitzberg (v. chap. IV). Mais l'œcoumène permanent comprend d'abord, dans l'Amérique du Nord, la côte continentale, où les Eskimos habitent jusqu'à la pointe Barrow ; il ne comprend plus, aujourd'hui, aucune terre de l'archipel Polaire, à l'exception de la terre de Baffin et d'une partie du North Devon. Toutes ces îles glacées de l'Amérique boréale ont été pourtant habitées par les Eskimos, dont on trouve les traces partout. Le point le plus septentrional de leur ancien œcoumène était dans la terre de Grinnell, au 83e degré lat. N. Au Groënland, la côte W. est habitée depuis Itah (78° 8′ lat. N.) jusqu'au cap Farewell ; mais sur la côte E., où il y avait en 1821 17 établissements eskimos, tous avaient disparu en 1897, sauf celui d'Angmagsalik[1]. A l'E. du Groënland, l'Islande, malgré sa population clairsemée, rentre tout entière dans le monde habité. Enfin, au N. de l'Eurasie, les limites de l'œcoumène coïncident avec la côte continentale, sauf dans la zone de pêcheries de la mer de Barentz : aussi, ni la Novaïa Zemlia, ni la Terre François Joseph, ni les îles de la Nouvelle Sibérie ne font partie des terres habitées.

25. **Instabilité de l'œcoumène sur les côtes de dispersion.** — Nous avons vu (§ 12 et 16) que sur certaines

[1] Mauss, p. 56-58.

côtes de condensation, telles que les deltas et leurs environs, l'œcoumène était mobile et variable : cette instabilité permet parfois de reconnaître dans une même région plusieurs stades historiques d'habitat, aussi distinctes que des dépôts géologiques de sédiments. Ce qui n'est vrai que pour quelques côtes de condensation est vrai pour toutes les côtes de dispersion. Toutes les formes typiques que nous avons étudiées obligent les colons des côtes de dispersion, soit à disposer d'un très grand espace pour subsister, soit à se soumettre à des déplacements saisonniers ; dans les deux cas, leur œcoumène ne saurait avoir une fixité absolue : l'extension forcée de l'espace nécessaire pour vivre et l'habitude de passer d'un lieu à un autre suivant les saisons lâchent la bride, d'une manière relative et tout apparente, aux caprices individuels ou aux caprices de groupe qui peuvent germer chez un tribu et chez une colonie pêcheuse et commerçante. Par la mobilité de leur répartition, les habitants des côtes de dispersion ressemblent aux nomades des espaces désertiques, auxquels ils se soudent sans transition dans le cas des côtes soumises à l'influence de l'alizé (§ 21). Si, dans les autres cas que nous avons énumérés, les modes d'instabilité semblent un peu différents du mode désertique, au point qu'on hésite à parler de nomades, au fond le phénomène est le même. Considérons ce qui se passe dans les régions où, comme à Célébès, aux bouches du Niger, sur les côtes de l'isthme de Panama et des Etats-Unis de Colombie, dans la Colombie britannique, dans le Chili méridional et dans la Nouvelle-Guinée, la forêt côtière, épaisse et presque inaccessible, couvre les rivages d'un ruban continu. Aucune communication régulière terrestre n'est possible, aucune culture non plus. La cueillette, la pêche et la chasse sont les seules ressour-

ces offertes à l'homme de la *selva* amazonienne et de l'*hylaea* africaine. De ces ressources, la pêche est la plus sûre : mais, dans ces régions où il n'y a aucune industrie de transformation des produits de la mer puisqu'aucun commerce n'y existe, la pêche, qui ne sert qu'à la nourriture des pêcheurs, entraîne comme la plus simple cueillette un déplacement presque continuel de ceux qui s'y livrent. Sur les côtes insalubres, où il y a des points *maxima* d'insalubrité et des points *minima*, la reconnaissance de ces points ne peut se faire qu'après de nombreux tâtonnements, et chacun de ces essais est marqué par une fixation provisoire de l'œcoumène, qui est abandonné ensuite, totalement ou en partie, lorsqu'on reconnaît les inconvénients du point primitivement choisi. Nombreux sont les exemples de stations côtières coloniales, ou de villes côtières fondées par des civilisations anciennes, que leur insalubrité a fait complètement abandonner ou a rendues languissantes et inactives. Tel fut le cas de la première colonie phocéenne en Corse, Aleria ; tel est le cas d'Aigues-Mortes. A Java, les Européens ont émigré du vieux Batavia, une des villes les plus malsaines de l'Insulinde, vers le plateau où est située la nouvelle résidence. Sur les côtes de l'Afrique équatoriale, du Sénégal au Congo, les établissements côtiers sont aussi mobiles qu'ils sont nombreux, et il est tel d'entre eux, comme Freetown, capitale du Sierra-Leone, auquel son insalubrité a interdit un grand développement. Sur la partie malsaine des côtes du Pérou, entre les frontières de l'Ecuador et le Callao, l'œcoumène côtier a varié : c'est près de Trujillo que se trouvent, sur la côte, les ruines de Grand Chimu, les plus vastes de l'Amérique du Sud[1]. Enfin, sur toutes les côtes

[1] Reclus, I, t. XVIII, p. 560.

insalubres, les déplacements saisonniers vers les *sanatoria* de l'intérieur ou vers les îles lointaines accentuent l'instabilité.

Dans les zones subpolaires et polaires, l'instabilité de l'œcoumène résulte, comme dans les forêts côtières, du régime économique de la cueillette, qui se borne ici à la pêche et à la chasse marines. Cette instabilité est un des traits essentiels de la vie sociale des Eskimos. Mais ce peuple arctique n'y est pas seul soumis. Tous les établissements européens de ces régions manquent de fixité. Ceux des Hollandais au Spitzberg, si florissants au XVII^e siècle Smeerenburg, dans l'île d'Amsterdam [1]), ont cessé d'exister. Au Labrador, il y a environ 15 stations de pêcheries sur la côte, de Nain au Saint-Laurent : mais, à l'exception de celles où les Frères Moraves évangélisent les Esquimaux, ce sont des établissements temporaires. C'est cette instabilité qui a fait naître tant de légendes sur les côtes du Labrador et sur les villes populeuses qui y auraient été autrefois établies [2].

Il est vrai que sur toutes les côtes à œcoumène instable où aboutissent des routes isolées et surtout des faisceaux de circulation, ces faisceaux font naître des points de condensation, dont la fixité s'oppose à la mobilité de l'œcoumène antérieur. Sur une côte comme celle de l'Arabie, Mascate, Aden, Moka et Djeddah contrastent vivement avec l'instabilité où vivent les populations côtières. Mais la fixité de ces œcoumènes, superposés aux conditions naturelles et sociales primitives, dépend de causes plus puissantes, qui atténuent ou paralysent les effets des conditions premières de l'existence humaine.

[1] Curieuse description de Smeerenburg (Bourg de la Fonte), dans BERNARD DE RESTE, t. I, p. 42-43.

[2] DAWSON, p. 648, 653-655.

# CHAPITRE III

## LES ILES ET L'INSULARITÉ

26. Caractères généraux de l'insularité. — 27. Iles et archipels en bordure des continents : concentration, refuge, expansion. — Iles du large : archipels d'isolement, escales, stations télégraphiques et militaires. — 29. Grands archipels méditerranéens et tropicaux ; commerce, fusion des races et piraterie. — 30. Iles tropicales de monoculture. — 31. Densité des populations insulaires.

26. **Caractères généraux de l'insularité.** — Au point de vue géographique, il est très rare qu'une île, ou un groupe d'îles, forme une unité physique tout à fait indépendante. On arriverait aisément à compter les récifs perdus dans l'espace océanique comme Rockhall et Clipperton, les archipels autonomes comme les Bermudes, les Galapagos ou Juan Fernandez. En revanche, la plupart des individus du peuple nombreux des îles et des archipels se rattachent à quelque grande unité structurale, qui comprend, outre les îles, soit un espace continental, soit un socle sous-marin, soit les deux ensemble. Ainsi les îles ou les groupes d'îles en bordure des continents sont des débris détachés de la masse continentale, avec laquelle ces morceaux de terre ont des rapports étroits de constitution physique et biologique : il n'est pas besoin de le démontrer pour des groupes comme les Lofoten, les Hébrides, les îles frisonnes, Terre Neuve, les arcs insulaires de l'Asie orientale. Les grands archipels

méditerranéens de l'Insulinde, de la Méditerranée d'Europe et de la mer des Antilles se rattachent par leur formation et par leur nature à toutes les terres situées sous la même latitude qu'eux dans la zone méditerranéenne et tropicale de la planète. La multitude des îles coralliennes et des atolls du Pacifique est orientée du N.W. au S. E., comme le montre l'étude du socle sous-marin des coraux. Madagascar et les îles voisines paraissent être des îles-témoins d'un continent ruiné. Il n'est pas jusqu'aux rocs éruptifs perdus au milieu de l'Atlantique, les Açores, l'Ascension, Sainte Hélène, Tristan da Cunha, qui ne se rattachent à une même ligne de relief et d'éruptions sous-marines. Ainsi, les espaces insulaires, même dans le cas des îles en apparence autonomes et isolées, cadrent d'une manière très nette avec les traits généraux de la structure terrestre et servent souvent à les illustrer.

Mais à cette unité structurale des îles et des continents ne correspond aucune unité humaine et sociale. Les îles ou les groupes d'îles ont beau ressembler au continent voisin ou aux îles voisines : il y a entre les unes et les autres un agent de diversité tout puissant, qui peut être aussi un puissant agent de fusion : cet agent est l'espace maritime. Sous certaines conditions données, l'espace maritime *souligne* l'isolement de l'île et en fait un petit monde à part ; sous d'autres conditions, le même espace fait de l'île *un point de rendez-vous* où les hommes se coudoient et se mêlent. Il est donc impossible de donner de l'insularité une définition simple, puisqu'une telle définition devrait concilier dans une seule formule des caractères généraux contradictoires : il faut étudier les aspects divers de l'existence humaine dans les îles, et ne pas prétendre faire de cette diversité une unité illusoire.

Nous allons d'abord rechercher ce qui, dans la nature physique des îles, détermine l'*insularité* sociale sous ses formes variées.

Physiquement, on peut considérer les îles et les archipels soit en eux-mêmes, soit par rapport à leur situation sur la carte du globe. En les considérant en eux-mêmes, on est amené à penser que l'insularité pourrait avoir une triple source. Elle pourrait provenir, soit *de l'étroitesse de l'espace insulaire*, soit de *l'uniformité des conditions physiques et biologiques*, soit de *la fixité du cadre côtier* où l'île est enfermée,

Il est hors de doute que l'étroitesse de l'espace, dans les toutes petites îles, suffit souvent à marquer d'une empreinte spéciale les hommes qui y vivent. S'il est vrai, comme le dit Ratzel, que tout groupe de population a besoin, pour vivre, d'un cadre et d'un espace déterminés, avec lesquels il se développe harmoniquement, il est vrai aussi qu'une restriction exagérée de cet espace entraîne une sorte de *rupture d'équilibre* entre le groupe social et le cadre où il vit, de sorte que les hommes, se trouvant à l'étroit sur leur île, sont obligés soit de se répandre au loin sur d'autres terres, soit de se faire une existence à part sur leur espace insulaire. Dans les petites îles bretonnes comme Ouessant, Sein et Groix, c'est la petitesse d'un espace inextensible qui entraîne le morcellement du sol à l'infini, ainsi que la dérivation vers la pêche de presque toute l'activité humaine. Mais l'étroitesse de l'espace n'engendre pas à elle seule l'insularité et le caractère insulaire. L'insularité n'est pas moins marquée chez les habitants d'îles comme la Grande-Bretagne, Madagascar, Nippon, Bornéo, ou la Nouvelle Guinée, que chez les habitants d'Ouessant, de Sein, d'Helgoland ou de

Saint Pierre et Miquelon ; seulement, elle se manifeste dans les grandes îles d'une manière plus complexe que dans les petites, et ses manifestations sont souvent antinomiques. La grande terre de la Nouvelle Guinée, qui n'a pas moins de 775 000 kilomètres carrés, prouve son insularité par l'isolement à peu près complet où ont vécu ses populations, jusqu'à une date très récente. La Grande Bretagne, qui compte aussi parmi les grandes îles du globe avec ses 270 000 kilomètres carrés, est au contraire le principal carrefour de la planète. Loin de sortir de l'insularité par l'extension de l'espace, les grandes îles accentuent parfois jusqu'à l'exagération les caractères contradictoires de la nature insulaire.

Pareillement, l'uniformité des conditions physiques et biologiques n'explique pas davantage les traits moraux et sociaux essentiels des populations insulaires. Car l'uniformité physique n'est possible que sur un très petit espace comme celui d'une petite île. De grandes terres comme Bornéo, la Grande Bretagne, Cuba, Haïti, la Corse, la Sardaigne, sont aussi variées par la structure de leur sol, par leur climat même et par leurs productions que n'importe quelle terre continentale de même étendue. Il arrive même que les débris insulaires d'anciens continents présentent comme une réduction de ces anciens continents, avec toute leur variété géologique et biologique. Pour s'en rendre compte, il suffit de comparer la Grande Bretagne à la plaine de l'Allemagne du Nord, et Madagascar au continent africain qui l'avoisine. Les toutes petites îles sont les seules qui soient homogènes par leur structure : quant au climat, leur relief suffit, dans les régions de vents alizés, à différencier la partie *au vent* de la partie *sous le vent*, ce qui est un élément de variété notable. Pour les

grandes îles, l'uniformité physique ne se rencontre jamais chez elles.

Au rebours des caractères que nous venons d'étudier, la fixité du cadre côtier, qui ressort de la définition même de l'île, semble propre à expliquer la genèse de l'insularité. On ne peut douter que la délimitation précise du domaine insulaire soit pour beaucoup, non seulement dans les tendances que manifestent tant de peuples d'îliens à l'isolement et à l'autonomie, mais dans le développement des traits particuliers de leur constitution sociale, dont on ne trouverait les analogues, sur les continents, que dans certaines hautes vallées des massifs montagneux, où la fixité du cadre est marquée, comme dans les îles, par l'existence d'une barrière difficile à franchir : la mer dans le cas des îles, la montagne dans le cas des hautes vallées. A ce point de vue, on pourrait regarder, par exemple, la vallée de Barcelonnette ou les vallées romanches des Grisons comme des îles continentales comparables à Batz ou à Ouessant par leur autonomie ethnique. Toutefois la fixité du cadre ne produit pas des effets semblables dans toutes les îles. Selon que cette fixité est ressentie sur tous les points de l'espace insulaire ou n'est ressentie que sur la périphérie côtière, les populations insulaires diffèrent d'une manière sensible. Dans le premier cas, qui est celui de presque toutes les petites îles, la population est remarquablement une par ses caractères ethniques et sociaux, et les éléments, d'origine souvent très diverse, dont elle se compose, fusionnent d'une manière très rapide et très complète. Dans le second cas, qui est celui d'un certain nombre de grandes îles à civilisation arriérée, tous les points de la périphérie côtière parviennent assez aisément à se souder les uns aux autres au

point de vue social et au point de vue économique, parce que la mer leur donne une voie de circulation naturelle et facile, tandis que le noyau intérieur demeure tout à fait isolé et se développe d'une manière autonome. Ainsi s'explique la différence si tranchée que l'on constate, dans certaines îles, entre la *ceinture de civilisation*, au moins apparente, qui frange le cadre côtier, et la sauvagerie profonde de l'intérieur. L'exemple de Formose est classique ; mais ceux de Luzon, de Sumatra et de Célèbès ne sont pas moins intéressants.

Nous avons remarqué que l'homogénéité et l'absence d'homogénéité des races des îles sont en rapport avec la petitesse et avec la grandeur de l'espace insulaire. Mais ce rapport n'a rien de fixe, ni de rigoureux. Telle île assez petite peut conserver un noyau intérieur d'isolement, lorsque les forces de fusion et d'expansion qui agissent à la périphérie sont trop languissantes. Ainsi Sokotra, qui n'a que 2 800 kilomètres carrés, présente une différence bien tranchée entre les habitants de l'intérieur et ceux de la côte. Au contraire, sur des îles très étendues, où la circulation intérieure est assez développée pour n'avoir rien à envier aux facilités de la circulation maritime, la fusion s'est opérée aussi complètement ou presque aussi complètement que sur les plus petits espaces insulaires : tel est le cas de la Grande Bretagne et du Nippon.

Lorsqu'un espace insulaire est assez grand pour que, en l'absence d'une circulation développée, les différents points de la périphérie côtière ne puissent que très malaisément communiquer ensemble, et pour que, en même temps, l'intérieur demeure à l'abri des influences côtières, il n'est pas exagéré de dire que tout caractère insulaire disparaît,

non seulement dans l'espace considéré, mais dans les populations qui l'habitent. Considérons l'exemple de ce continent qui est, si l'on veut, la plus grande île du globe, l'Australie (7 millions de kilomètres carrés). Ses formes massives et surtout le caractère désertique d'une grande partie de ses côtes ont empêché les rares tribus indigènes de communiquer entre elles, et même, pendant le premier siècle de la colonisation européenne, chaque colonie s'est développée pour son compte, face à la côte, sans s'inquiéter beaucoup de ses voisines avec lesquelles elle ne communiquait pas. Cela est vrai surtout de l'Australie occidentale. Dans ces conditions, le continent australien ne présentait aucun des caractères ethniques et sociaux insulaires. L'état barbare et primitif des tribus qui l'habitaient (état qui a été fort exagéré, car les tribus australiennes n'étaient pas dépourvues, il s'en faut, de toute organisation sociale), n'était aucunement en rapport avec l'isolement australien, puisque des continents comme l'Afrique et l'Amérique du Sud contenaient à leurs extrémités australes des tribus qui n'étaient pas plus civilisées et qui l'étaient même moins. Au contraire, de nos jours où les colons européens d'Australie communiquent entre eux et où s'édifie une vie sociale et économique australienne, le caractère insulaire de ce continent se dégage peu à peu, et il n'est pas exagéré de dire que c'est seulement aujourd'hui que l'Australie commence à être une île.

Ainsi, c'est la fixité du cadre côtier qui individualise les populations insulaires, quels que soient au reste l'étendue de l'espace insulaire et les conditions physiques, climatiques ou biologiques de l'île ; mais cette fixité du cadre n'a d'importance qu'autant qu'elle est uniformément ressentie, au même degré, par toutes les populations de la

zone côtière, grâce aux communications maritimes qui existent entre elles. Les conséquences de la fixité du cadre sont, soit « l'insularité intégrale », lorsque toutes les parties de l'île se ressentent du voisinage de la mer, soit « l'insularité périphérique », lorsque les groupes humains de l'intérieur sont privés de toute communication suivie avec les côtes, comme c'est le cas des Dayak de Bornéo, des Alfourou de Célèbès, des Attayal coupeurs de têtes de Formose.

Mais, comme nous l'avons indiqué plus haut, les caractères insulaires qui proviennent de la fixité du cadre côtier sont fréquemment contradictoires. L'opposition la plus nette que l'on puisse constater entre ces caractères est celle qui existe entre les archipels situés hors des voies régulières de circulation, véritables zones d'isolement comme les Marquises, les Galapagos, les Andaman, les Maldives, et les îles-carrefours comme Hong-Kong, Java, Ceylan, Cuba, Porto-Rico. L'insularité se présente donc sous des formes différentes et souvent opposées. Ces différences et ces oppositions proviennent de la situation géographique des îles sur la carte des océans, et de leur rôle comme points d'aboutissement de passage ou d'escale des voies de circulation. Si un espace insulaire, petit ou grand, se trouve sur le passage d'une voie active, l'insularité se traduit sur cet espace par la fusion de nombreux éléments ethniques sans cesse renouvelés. Si l'espace insulaire se trouve à l'écart, l'insularité se traduit par une autonomie fortement accusée de groupes figés dans une vie sociale immobile, à l'exception du cas assez rare des îles-refuges et des îles-pénitenciers, qui reçoivent les unes et les autres, les premières par un mouvement spontané et les secondes par un mouvement artificiel, les résidus inassimilables

des grands groupes continentaux. Par là il est aisé de comprendre pourquoi les îles et les archipels sont tantôt des espaces d'isolement, de concentration et de refuge, tantôt des espaces de passage actif et d'expansion. On le verra mieux encore par l'analyse détaillée des formes sociales de l'insularité.

27. **Iles et archipels en bordure des continents; concentration, refuge, expansion.** — Les îles et archipels en bordure des continents, liés à ces continents par leurs caractères physiques identiques, séparés d'eux par des bras de mer étroits qui peuvent servir à la défense et à la sûreté sans présenter un obstacle insurmontable au passage, reçoivent les contre-coups des déplacements humains dont les continents sont les théâtres, et ces déplacements ont souvent changé les îles côtières en œcoumènes de condensation, où une population relativement nombreuse conserve des mœurs et des traditions à peu près disparues sur la grande terre. « Cet instinct de conservation, dit Ratzel, se manifeste, pour l'observateur qui parcourt les îles frisonnes de l'Allemagne et de la Hollande, jusque dans le costume, le mobilier et la construction des maisons [1]. » Il en est de même dans les îles côtières de Bretagne, de Bréhat à Belle Ile. Anglesey a servi de refuge aux druides celto-bretons, pendant l'occupation romaine. L'archipel de Jersey conserve presque intactes les institutions normandes, disparues sur les rives continentales de la Manche. L'Irlande celtique n'a été ni romanisée, ni saxonisée. Formose a servi de refuge, à partir de 1673, aux partisans de la dynastie chinoise des Ming, renversée

[1] Ratzel, 7, § 293.

sur le continent, et c'est ainsi que les côtes de Formose ont été chinoisées. Ceylan peut se comparer à l'Irlande, car le bouddhisme expulsé de l'Inde s'est réfugié pendant quelque temps dans la grande île du sud. Aux peuples affaiblis, aux religions et aux institutions vieillies ou atteintes de crises, les îles côtières donnent soit le dernier asile, soit un asile provisoire, et c'est la mer qui sert de barrière et de zone de protection.

Cette barrière maritime n'a pas besoin, pour être efficace, d'être continue. Il suffit qu'elle entoure le lieu de refuge sur un assez grand nombre de côtés pour que les voies de communication terrestre soient resserrées et difficiles. Aussi les presqu'îles qui ne sont liées aux continents que par des isthmes étroits et que fortifient des barrières naturelles montagneuses sont de véritables îles à ce point de vue ; elles ont le même rôle dans la répartition des peuples : elles recueillent les lambeaux des races affaiblies. D'après MM. Skeat et Blagden, dans la presqu'île malaise, qui ne communique avec l'Indo-Chine que par le long couloir de Kra, les *païens*, c'est-à-dire les non-chrétiens et les non-musulmans, qui ne sont qu'au nombre de 20 000, appartiennent à trois groupes ethniques bien distincts, les Semang, les Sakaï et les Jakun, venus du continent asiatique et des grandes terres de l'Insulinde. Dans la presqu'île de Goajira en Colombie, au N. E. de la Sierra Nevada de Santa Marta, se sont réfugiés et entassés les Goajiros, qui occupaient avant l'invasion espagnole une grande partie de la côte colombienne et venezuelienne [1].

C'est à la même catégorie générale de concentration et

[1] Reclus, 1, t. XVIII, p. 310.

d'isolement que se rattache le rôle d'un certain nombre d'îles en bordure comme pénitenciers. Plus sûrs que les pénitenciers terrestres, à cause de l'isolement maritime, les pénitenciers insulaires sont cependant placés à portée des continents auxquels ils servent d'exutoire pénal. Tel est le cas de Sakhaline, le pénitencier russe, où il y avait en 1903, avant la guerre russo-japonaise, 28000 déportés dont 20000 libérés, contre 4000 indigènes seulement[1]; tel a été le cas des Cyclades du temps de Rome ; tel est celui de Pantellaria, de Port-Blair dans les Andaman ; tel est, enfin, celui de la Nouvelle-Calédonie, car si cette île ne fait pas partie, à proprement parler, d'une bordure côtière, elle est partie intégrale d'un arc insulaire qui dessine d'anciennes côtes ruinées; à ce titre, elle se rattache aux archipels en bordure.

Nous venons de voir les îles et les archipels en bordure dans leur rôle *passif* de refuge et de concentration. Leur rôle *actif*, pour la domination et pour l'expansion, ne contredit point le premier, malgré les apparences. Car beaucoup d'établissements insulaires côtiers sont des places de sûreté avant d'être des centres d'expansion commerciale et politique, et c'est grâce à l'abri que leur situation leur procure que les germes d'expansion peuvent éclore chez eux ; ces germes se développent au moyen des voies de communication dont les réseaux se croisent dans les établissements insulaires.

Quelques-unes des grandes villes commerçantes du monde ancien et moderne, comme Tyr, Singapour, Bombay, Zanzibar, New-York, Hong-Kong, Venise, ont été établies dans des îles côtières. White a remarqué que de

1 D'après Labbé.

nombreux établissements européens, sur les côtes africaines, ont été fondés dans des îles (Saint-Louis du Sénégal, îles Bissagos, île de Los, îles du Cap-Vert, îles du golfe de Guinée, Sainte-Marie de Madagascar) ; mais quoi qu'il en dise, ces fondations s'inspiraient autant du désir de se protéger contre les attaques que du désir d'éviter les maladies tropicales. L'exemple de Sainte-Marie de Madagascar est particulièrement intéressant sous ce rapport. Cette île est encore plus malsaine que la grande terre : cela n'empêcha pas l'expédition française de Sylvain Roux de s'y établir après la paix de 1815, évidemment pour n'avoir rien à craindre des attaques indigènes ; mais il parut que la maladie était encore plus redoutable que ces attaques, puisque, dès 1821, presque tous les colons de Sainte-Marie avaient été emportés par la fièvre. Ainsi, le désir de la protection peut être plus fort, dans les établissements nouveaux, que celui d'éviter l'insalubrité, et il explique évidemment la fondation de tant de colonies insulaires à œcoumène condensé.

Les réduits si bien protégés que forment les archipels côtiers deviennent assez souvent, par une transition naturelle, des places de commerce de premier ordre, lorsque la grande terre auxquels ils font face manque de communications assurées et paisibles. Tout commerce a besoin de protection, et, à défaut de la protection politique et sociale des grands Etats organisés, il utilise d'abord la protection naturelle et la situation favorable des îles côtières. Ainsi se forment et grandissent les îles-entrepôts, où une population dense, entièrement adonnée au commerce, reçoit les produits extérieurs pour les redistribuer sur la terre ferme, ou inversement. Tel est le rôle de l'île hollandaise de Curaçao et de l'île anglaise de la Trinité,

en face du Venezuela. Toutes les petites îles du pourtour de la Nouvelle-Guinée sont extrêmement peuplées, parce que ce sont des stations commerciales nécessitées par l'état anarchique de la grande terre ; rien de plus actif, pendant six mois de l'année, que le marché des îles Aroe. La vieille activité commerciale de Ternate et de Tidore, en face d'Halmahera, et de Banda et d'Amboine, en face de Céram, dans les Moluques, entasse sur ces îlots une population fort nombreuse : plus de 100 habitants au kilomètre carré à Ternate et à Tidore, tandis qu'Halmahera n'en a pas plus de 2. Entre Amboine et la Nouvelle-Guinée, l'îlot de Kilwaroe, marché très actif, offre un étrange aspect. « C'est une Venise malaise, dit Reclus ; les cabanes bâties sur pilotis se pressent tellement que nulle part on n'aperçoit le sol ; l'îlot entier disparaît sous les constructions ; en apparence, le village se flotte sur la mer.[1] »

Lorsque la côte qui fait face à l'îlot commerçant est, non seulement dépourvue de communications sûres, mais tout à fait inorganisée, les empiètements et la domination politique des habitants des îles accompagnent leur expansion commerciale. Les anciens sultanats de Ternate et de Tidore, dont l'empire s'étendait sur toute la partie orientale de l'Insulinde, nous donnent le meilleur exemple de domination de ce genre. Mais les établissements politiques qui ont grandi avec un archipel ou un îlot côtiers comme points de départ sont nombreux. « Dans la Grande-Bretagne, les pirates saxons ont commencé par se saisir de Thanet et de Wight, et l'on peut regarder toute l'histoire teutonique de l'Angleterre comme née dans ces îles ;

[1] Reclus, 1, t. XIV, p. 484.

de même, la tyrannie arabe dans l'Afrique centrale a eu comme point de départ l'île de Zanzibar, et la domination européenne, l'îlot de Bombay ; l'influence hollandaise dans le pays qui est devenu l'Etat de New-York est partie de l'île de Manhattan, et les établissements français au Canada ont pour origine l'île de Montréal[1]. » De même, la domination de la France à Madagascar a été préparée par l'annexion de Mayotte, de Nossi-Bé, des Comores et de Sainte-Marie.

28. **Iles du large ; archipels d'isolement ; escales, stations télégraphiques et militaires.** — Les îles et les archipels du large ne peuvent, au point de vue des relations commerciales, servir *d'entrepôts*, puisque le débouché continental leur manque. Mais, s'ils se trouvent sur les routes fréquentées, ce sont des *escales* pour le repos, pour l'approvisionnement et parfois pour le radoubage des navires, et cela suffit pour en faire les œcoumènes d'une population nombreuse. A défaut de la position sur une voie commerciale, ces îles peuvent être placées sur une voie télégraphique, et les câbles viennent y atterrir ; ou bien, les puissances maritimes les choisissent comme pièces principales de leurs échiquiers stratégiques, et en font des stations militaires. Par ces différentes voies, une assez grande quantité de petites îles du large se rattache, non seulement à l'œcoumène en général, mais à l'œcoumène du monde civilisé, tel que le font la politique et le commerce.

Tous les espaces insulaires, situés au large, qui ne dépendent d'aucune des catégories commerciales et politiques

[1] Mackinder, p. 197-198.

que nous venons d'énumérer, sont des centres d'isolement où la population est nombreuse, ou clairsemée, ou même inexistante, suivant les ressources immédiates offertes par les îles et par la mer qui les entoure. L'absence de relations continues avec le monde extérieur détermine une sorte de cristallisation dans l'état de civilisation des archipels d'isolement, qui ne se modifie qu'avec une lenteur extrême ; le degré de cette civilisation dépend donc de celui où étaient parvenus les premiers colons de ces archipels (parfois habités depuis peu, v. chap. v), au moment où ces colons y ont abordé. Ainsi on trouve, d'un archipel à l'autre, des degrés différents de culture, mais ce qui l'emporte, c'est l'état de civilisation des peuples primitifs (*Naturvölker*). Aux îles Andaman vit une race à peu près dépourvue d'activité, et sans cesse tremblante devant le démon des forêts tropicales, *Eremchangala*, et le démon de la mer, *Juruwinda*, qui tous deux oppriment la misérable existence des insulaires[1]. Les Nouvelles-Hébrides contiennent les populations les plus sauvages de l'Océanie. Les insulaires des Carolines sortent à peine de l'âge de pierre[2]. En général, les archipels du Pacifique, aux îles petites et innombrables, d'origine éruptive et surtout corallienne, sont des archipels d'isolement presque absolu, lorsqu'aucun câble et aucun service de navigation ne les touchent. Les insulaires sont parfois d'excellents navigateurs, ce qui a atténué, dans le passé, l'isolement de ces archipels et a établi entre eux un réseau de migrations guerrières et pacifiques (v. IIe partie) ; mais l'espace solide dont les habitants disposent est à la fois trop petit, trop

[1] Suess, t. I, p. 81.
[2] Reclus, I, t. XIV, p. 604.

disséminé, et trop instable lorsqu'il s'agit des atolls, pour que ces insulaires puissent avoir l'organisation sociale un peu complexe et l'outillage agricole et industriel qui font les véritables civilisations. Les *micronésies* du Pacifique, favorisées par un sol riche et par un climat heureux, nourrissent des populations nombreuses : mais ces populations ne demandaient les ressources nécessaires à la vie, avant l'arrivée des Européens, qu'à la cueillette terrestre et marine ; et l'arrivée des Européens a montré combien les indigènes étaient peu consistants et incapables d'affronter le contact des races organisées.

Les îles ou archipels d'isolement peuplés par les Européens seuls sont peu nombreux. Ils forment de petites communautés où le bagage de civilisation emporté par les colons se réduit et se simplifie rapidement. Tristan da Cunha donne un exemple intéressant d'île européenne, et pourtant située hors de toutes les voies de communication. Cette île est habitée depuis un siècle environ ; elle contenait en 1903 17 familles et 75 personnes, qui ne reconnaissaient aucun chef et qui appliquaient sincèrement le régime communiste. Les habitants de Tristan da Cunha n'ont d'autre relation fixe avec le monde extérieur que la visite annuelle d'un bâtiment de guerre anglais[1].

Les matelots anglais révoltés du *Bounty*, qui avec quelques indigènes, hommes et femmes, venus de Tahiti, fondèrent en 1790 une petite colonie à l'île Pitcairn, donnent aussi un exemple curieux de groupe social à peu près européen jeté hors des voies de circulation. Lorsque Beechey, en 1826, visita Pitcairn, les habitants formaient une sorte de communauté patriarcale. Cette forme sociale

[1] D'après Rabot, 2.

semble s'imposer dans le cas d'isolement et de cohabitation forcée dans un étroit espace.

L'autonomie et l'isolement de ces petits groupes dépendent donc de leur position sur la carte des mers, et de la nature ainsi que de l'activité des relations qui s'établissent entre les continents. Pour les petits groupes, plus que pour les autres, l'insularité sociale est une question purement géographique de lieu et d'espace : elle ne présente aucun rapport avec les ressources économiques directement utilisables. Dès que les *micronésies* océaniques se trouvent placées sur le passage d'un faisceau de circulation et même d'une voie isolée, ou dès que leur possession intéresse la domination de la mer (v. IV^e partie), elles se soudent, au point de vue humain, aux continents lointains et aux Etats organisés dont elles sont les annexes et les prolongements.

Aujourd'hui, l'importance des archipels océaniques comme escales est moindre qu'elle ne le fut jadis ; elle est moindre, surtout, qu'elle ne l'aurait été si la vapeur n'avait pas remplacé la voile. Car, comme nous le verrons plus en détail dans la III^e partie de ce livre, la vapeur a rendu inutiles un grand nombre d'escales qui ont été supprimées, et, plus les bateaux sont capables de se suffire à eux-mêmes pour de longues traversées, plus le nombre des escales se réduit. Et les premières escales supprimées sont, naturellement, les micronésies océaniques qui n'ont par elles-mêmes presque aucune valeur. C'est ainsi que les anciens points de rendez-vous des voiliers, les Açores, l'Ascension, Sainte-Hélène, de nombreuses îles du Pacifique, sont retombés à la solitude à mesure que la navigation à vapeur se développait. Si un archipel comme les îles Hawaii demeure très fréquenté, cela dépend d'abord

de l'immensité du Pacifique, car cette immensité dépasse encore ce que la marine militaire appelle le *rayon d'action* des bateaux : cela dépend aussi des ressources particulières que contiennent les Hawaii (v. § 30)[1]. La plupart des autres archipels océaniques sont aussi désertés maintenant que le sont les multiples rades côtières de Bretagne depuis la navigation à vapeur, et pour des raisons analogues.

En revanche, un certain nombre d'îles et d'îlots sont sortis de l'obscurité et ont conquis leur place dans l'œcoumène, depuis les progrès de la télégraphie sous-marine.

Bien que la longueur des câbles puisse s'étendre, théoriquement, presque à l'infini, il y a intérêt à scinder les trajets trop longs, comme les traversées des grands océans, et les rochers situés sur le trajet rectiligne prévu ou tout près de ce trajet prennent une grande importance. Dans le Pacifique, l'île Fanning était ignorée avant la pose du câble anglais de Vancouver en Nouvelle-Zélande ; il en était de même de l'île Midway, avant le câble américain de San-Francisco à Manille. Dans l'Océan Indien, l'insignifiant atoll de Keeling devient le point de jonction des câbles qui convergent de l'Inde anglaise et de Maurice vers l'Australie. Yap, dans les Carolines, est au carrefour d'une ligne télégraphique allemande et de la grande ligne américaine.

C'est aussi par des raisons de position que s'explique le choix de petits archipels et d'îlots du large comme stations navales. De ces archipels, pourvus de dépôts de charbon et des ressources de ravitaillement strictement nécessaires, les flottes militaires peuvent, sinon comman-

[1] D. Bellet, Les îles Hawaii (*Ann. de Géogr.* 1898, p. 278-281).

der une portion de mer, comme on le dit souvent avec assez de légèreté, tout au moins gêner et entraver les opérations commerciales et les évolutions stratégiques des pavillons ennemis. L'Angleterre a soigneusement recherché et utilisé ces points d'appui naturels de sa puissance maritime au large, comme elle a occupé les points côtiers dont la géographie lui indiquait l'importance. Les établissements militaires faits par elle aux Bermudes, à l'Ascension, aux Malouines, à Maurice, montrent comment on tire parti, pour la domination maritime, d'espaces insulaires souvent insignifiants.

29. **Grands archipels méditerranéens et tropicaux ; commerce, fusion des races et piraterie.** — L'étude de la surface de la planète révèle qu'en mettant à part la zone polaire arctique qui est hors de l'œcoumène, les terres morcelées des archipels grands et petits sont nombreuses surtout dans la zone équatoriale et dans les zones tropicales et méditerranéennes de l'hémisphère nord, du 5° lat. S. au 40° lat. N. Dans aucune autre grande région, il n'y a autant d'espaces maritimes resserrés, carrefours aux issues multiples, rues tortueuses, impasses et labyrinthes où s'emboîtent en de capricieux dessins les terres insulaires et les terres continentales. C'est un des traits les plus importants de la constitution superficielle de la terre. Sur toute la surface maritime et terrestre il y a, entre l'équateur et le tropique du Cancer, et par extension à quelques degrés au N. et au S. de ces deux lignes, une sorte de ruban de moindre résistance où se manifestent des convulsions géologiques anciennes et récentes, et d'autres qui suivent encore leur cours : ce sont de multiples dislocations du sol, des dénivellations brusques, des fosses ma-

ritimes étroites et profondes, des côtes insulaires ou continentales presque accores, des traînées de volcans récemment éteints ou encore en activité. D'étroits rapports de structure et d'agencement unissent ces régions tourmentées, comme le montre, par exemple, l'uniformité de la direction N. W. — S. E. qui est celle de tous les plis terrestres et marins sur plus de 170 degrés de longitude, de Sumatra aux Antilles par le Pacifique. Non seulement les parties maritimes, mais les parties continentales de cette zone disloquée montrent combien la surface terrestre y est instable : il en résulte une pénétration mutuelle du domaine continental et du domaine maritime, ainsi qu'un développement des espaces insulaires, poussés plus loin que sur le reste du globe. C'est d'abord la Méditerranée d'Europe, avec sa complication de presqu'îles, de grandes îles, d'îlots, de golfes profonds, de passes resserrées jusqu'à n'être que de simples canaux d'une largeur fluviale (détroits de Patras, des Dardanelles, du Bosphore) : ce sont les massifs montagneux et les plateaux de l'Asie centrale et méridionale, de l'Elbourz à la Barmanie, où se retrouvent sur tant de points les traces géologiques de l'ancienne Méditerranée qui s'étendait des mers européennes à celles de l'Insulinde (*la Tethys* de Suess) ; c'est la Méditerranée asiatique, avec ses îles multiples, ses fosses maritimes coupées presque à pic jusqu'à 5 000 mètres et plus de profondeur (mer de Banda), et avec ses volcans formidables semés sur deux lignes, de Sumatra à Timor, et des Philippines à la Nouvelle-Guinée ; ce sont les archipels du Pacifique équatorial et tropical, où les coraux brodent sur des socles éruptifs la dentelle calcaire de leurs récifs et de leurs atolls : c'est enfin la Méditerranée des Antilles, avec ses abîmes de 6000 mètres, ses volcans, ses tremble-

ments de terre, et sa traînée d'îles en demi cercle, en face de l'isthme étroit de l'Amérique centrale.

Cette structure insulaire et péninsulaire de presque toute la zone méditerranéenne et tropicale, où font contraste seulement quelques massifs déserts où soufflent les alizés (Sahara, Arabie, Iran), a été le premier et le plus puissant agent géographique de la fusion des races et du commerce maritime.

Les espaces maritimes resserrés et les nombreuses îles favorisent, dans les Méditerranées, le métissage continuel et l'espèce de brassage des peuples qui aboutit à l'inextricable complexité ethnique des Orientaux de la Méditerranée d'Europe, des « Maures » ou « Malabares » de l'Océan Indien et des Malayo-Polynésiens de l'Insulinde et du Pacifique. Si les Océans, dans leur ensemble, semblent désormais destinés à devenir le creuset des races, ce sont les couloirs étroits et les espaces insulaires des Méditerranées qui ont joué ce rôle dans le passé historique. Nous étudierons dans la IIe partie de ce livre le tracé et l'extension des courants migrateurs qui ont étendu leurs ramifications infinies sur les Méditerranées, ainsi que les faits sociaux généraux qui en résultent (langages composites). Nous donnerons seulement ici deux exemples de complexité ethnique, sociale et religieuse due aux archipels méditerranéens et aux couloirs maritimes resserrés.

Les îles de Jolo et de Mindanao, dans les Philippines, qui ont échappé jusqu'ici à l'influence unificatrice des peuples européens, puisque les Espagnols ne les possédèrent jamais que nominalement et que les Américains sont dans le même cas, sont habitées par des « Maures » qu'il est impossible de rattacher à une souche unique ; il est même difficile d'énumérer tous les groupes dont ils sont

ou semblent être issus. Le fond de la population est malais : ce qui est déjà une grande complication, car la race malaise est la « résultante » de beaucoup d'autres. Mais dans les Maures de Mindanao et de Jolo existent aussi des groupes qui se rattachent aux Dayak de Bornéo. Les familles aristocratiques sont arabes ; elles viennent de Bornéo et de Ternate. L'élément chinois est représenté ; les renégats espagnols ne manquent pas. Les femmes ont été recrutées un peu partout, de force, par les Illanos pirates de Mindanao : Mindanao, Jolo et les petites îles voisines ont été « l'archipel des Pirates ».

Les îles Bonin (26° lat. N., 140° long E.) donnent sur un plus petit espace un exemple aussi intéressant de métissage et de bigarrure sociale. Quoique ce petit archipel soit à l'écart des Méditerranées, sa position au centre du demi-cercle formé par le Japon, les Riou-Kiou, Formose, les Philippines et les Ladrones, en a fait un point de rendez-vous des éléments les plus divers. La population n'atteint pas une centaine d'individus ; cependant il est difficile de trouver ailleurs sur le globe, dans un espace aussi restreint et loin de toute grande ville maritime, une pareille variété ethnique. Les femmes de ces îles sont des Canaques, ou bien viennent des îles Hawaii, des Ladrones, des Marshall et du Japon. Les hommes sont d'origine américaine, anglaise, allemande, française, espagnole, italienne, portugaise, japonaise. Il en est qui viennent des Bermudes et des îles Marquises ; il y a des Polynésiens, des Tagal de Manille. Il en résulte un métissage d'une complication vraiment extraordinaire. « Aux îles Bonin, une Japonaise épousera successivement un Polynésien, un Anglais, un Yankee, ou inversement ; telle femme donnera simultanément ou successivement le sein

à un petit moricaud, à un Mongol aux yeux bridés, à un Anglo-Saxon en herbe, à un bébé dans les veines duquel le sang latin se mêlera au sang germanique ou papou. » Cette confusion ethnique, loin de tout centre de discipline sociale, produit une criminalité excessive. « En 1875, sur une population totale de 60 à 75 membres, un explorateur a entendu parler de 11 meurtres[1] ».

Dans les archipels et dans les couloirs méditerranéens, la fusion des races amène et accompagne naturellement le trafic des choses. La mer coupe la plupart des voies de circulation terrestres et se substitue à elle sur des tranches plus ou moins étendues. Elle offre pour les transports commerciaux un champ commode et ouvert à tous, où une science profonde de la navigation n'est pas nécessaire, puisqu'on navigue presque sans perdre la terre de vue, et où les constructions navales primitives n'ont pas besoin d'une grande solidité, à cause de la médiocre durée des trajets, du grand nombre et de la proximité des abris (v. IIIe partie). Aussi le commerce maritime est né dans les labyrinthes méditerranéens ; c'est là qu'il a connu longtemps ses agents les plus actifs, des Phéniciens et des Grecs de la Méditerranée aux Arabes de la mer Rouge et aux Malais de l'Insulinde ; et si les vieilles routes méditerranéennes ont perdu aujourd'hui leur royauté commerciale autrefois incontestée, elles n'en demeurent pas moins les zones où l'on peut le mieux étudier les échanges maritimes spontanés, qui ne sont provoqués ni par le développement de l'outillage maritime, ni par la présence des centres surpeuplés de la grande industrie (v. IIIe partie).

Mais cette spontanéité même des échanges, peu orga-

[1] *A travers le monde*, 1906, p. 344.

nisés et mal défendus, a été accompagnée, dans toutes les Méditerranées, de sa conséquence inévitable, qui a été la floraison extraordinaire de la piraterie, tant que la police maritime a été inexistante ou impuissante. La piraterie a été le fléau des Méditerranées d'Europe des Antilles et de l'Insulinde; elle est encore le fléau de certains archipels du Pacifique tropical. Sa naissance a été extrêmement favorisée par la structure géographique des Méditerranées. Les petites îles en face des grandes et en face du continent ont servi aux pirates de centres de réunion et de points de départ pour leurs attaques : aux Antilles, les premiers *boucaniers* français sont partis de l'île de la Tortue pour fondre sur les Espagnols de Saint-Domingue, et les pirates anglais ont eu leur centre principal à la Jamaïque. Les îles Galapagos ont été, en face de la Colombie et de Panama, un repaire de pirates, d'où partaient, sans cesse, au XVII^e siècle, les incursions des *flibustiers* contre les colonies espagnoles. Dans l'Insulinde, nous avons parlé plus haut de « l'archipel des Pirates », Jolo et Mindanao : mais la piraterie n'a pas été bornée à ces îles ; elle s'est étendue à toutes les petites terres et à tous les détroits resserrés de l'archipel malais et des côtes de la Nouvelle Guinée. Dans la Méditerranée, les îles de l'Archipel ont toujours servi de refuge aux pirates, depuis la guerre de Pompée jusqu'à celle de l'indépendance grecque et même plus tard. C'est en Méditerranée aussi que l'on voit les pirates, là où les îles sont trop peu nombreuses, s'établir, faute de mieux, sur les parties péninsulaires ou difficiles d'accès des côtes continentales, comme les Barbaresques sur les côtes d'Alger, du XVI^e au XIX^e siècle, et les Arabes à la Garde Freynet en Provence, du VIII^e au X^e siècle. Il est facile de comprendre, en effet, l'avantage offert à la piraterie par les îles nombreuses et peu accessibles et par

les couloirs maritimes tortueux ; la piraterie a été longtemps une forme capitale de la vie maritime dans les Méditerranées ; elle avait ses bateaux, ses marins, ses pilotes, ses postes de refuge, ses tributaires.

Voici comment un homme qui connaissait bien les pirates de l'Archipel, puisqu'il leur avait servi de pilote, décrivait leurs évolutions et leurs rapports avec les îles, en 1692 :

« Depuis la mi-décembre jusqu'au mois de mars, les pirates se tiennent d'ordinaire aux îles de Paros, d'Antiparos, de Nio et de Milo ; ensuite ils vont à Furnos, où ils se cachent sous la terre haute, après avoir mis une sentinelle sur la montagne, avec un petit pavillon, pour donner le signal à la vue de quelque vaisseau. Dès qu'il en paraît un, ils sortent, se mettent au travers du canal de Samos et l'enlèvent. Au printemps et durant les premiers mois de l'été, ils se nichent de même sous Necaria, Gadronise et Leppiso, où ils continuent leur manège. Vers la mi-juillet ils rangent la côte de Cypre.... Vers la fin de l'été ils se rendent sur les côtes de Syrie... En automne ils rebroussent chemin vers les îles de l'Archipel, où ils croisent sur les canaux jusqu'à l'arrivée de l'hiver, qu'ils entrent dans un port[1]. »

30. **Iles tropicales de monoculture.** — Les archipels tropicaux présentent encore un caractère général et très saillant, qui les distingue de toutes les autres parties de l'œcoumène insulaire. Les îles de monoculture y sont nombreuses. En particulier, des îles d'étendue médiocre ou infime, comme les petites Antilles, les Mascareignes,

[1] Dampier, t. V. p. 314.

les Hawaii, les Moluques, sont livrées presque entièrement à une culture uniforme, la canne à sucre pour les unes, la noix de muscade ou le giroflier pour les autres. Cette sorte de concentration économique de toutes les forces productives des îles provient à la fois de leur altitude, de leur latitude, de leur régime climatique, et de leur situation maritime : ce dernier caractère n'est pas le moins important. Il est vrai que la nature même du sol, si souvent composé de débris éruptifs dans les archipels tropicaux, et par là même apte aux plus riches cultures, facilite l'extension des plantes à végétation exigeante et luxuriante comme la canne à sucre et le cacaoyer : il est vrai aussi que l'insolation constante et accompagnée d'humidité, ainsi que l'altitude modérée des périphéries insulaires sur une zone plus ou moins large, donnent à ces cultures une extension relative plus grande que sur les continents voisins. Mais toutes ces conditions physiques n'auraient pas suffi à la multiplication si remarquable des îles de monoculture entre les deux tropiques. La position maritime des îles importe plus encore : c'est la raison décisive. Car c'est cette position, dans toute île tropicale, qui assure à l'unique produit du pays une sortie commode et peu coûteuse vers les grandes routes du globe et vers les centres de surpeuplement et de civilisation : c'est cette position qui met, en général, les insulaires à l'abri de la surproduction et des engorgements qui les atteindraient d'une manière infaillible, s'ils n'avaient pas la mer à leur portée. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à étudier le mode d'extension des produits tropicaux sur les continents voisins. Des cultures comme celles de la canne, du cacao, du poivre, de la noix muscade, des clous de girofle, du sagou, ne se sont pas bornées « aux Iles », comme on disait au XVIII^e siècle ;

elles sont maintenant continentales aussi bien qu'insulaires ; mais elles ne dépassent guère, en général, les zones littorales des pays tropicaux, où elles trouvent les mêmes avantages de position et de débouché commode que dans les espaces insulaires ; la monoculture tropicale, ainsi que toutes les conséquences sociales qu'elle entraîne, est l'œuvre des relations maritimes et des voies de circulation transocéaniques. Nous verrons (IIe partie), que cette monoculture, si elle n'a pas créé la traite des esclaves, l'a maintenue pendant des siècles ; il n'est pas exagéré de dire qu'elle la maintient encore.

La culture de la canne à sucre donne un exemple instructif de la répartition géographique d'un produit tropical de premier ordre. La zone climatique de la canne est comprise entre les 34e degrés lat. N. et S. ; mais, en fait, il est rare qu'elle avance très loin dans l'intérieur des continents, à l'exception de ceux qui sont bien pourvus de voies de communication, comme le sud des Etats-Unis et l'Inde anglaise. Au Mexique, en Afrique, dans l'Amérique du Sud, la canne est côtière ou insulaire. Elle est ou a été la culture unique de la Jamaïque, d'un grand nombre des Petites Antilles, de la Réunion, de Maurice ; elle fait aujourd'hui la fortune des Hawaii, où l'existence de presque tout le monde est fondée sur le roi sucre, *King Sugar* ; mais elle est aussi très cultivée, exclusivement dans la région côtière, au Pérou, au Venezuela, au Brésil, dans la Nigeria, dans le Pégou, dans le Tenasserim et au Queensland.

Si, de nos jours, les anciennes îles des épices, les Moluques, sont dépossédées de leur royauté commerciale, c'est que les progrès de la civilisation occidentale et surtout des transports ont permis d'étendre sur d'immenses

espaces, dans l'Inde, en Indo-Chine, en Chine, à Sumatra, à Java et à Bornéo, des produits comme le poivre, le gingembre, la noix muscade et le giroflier, dont la consommation est forcément étroite et ne prête pas à une extension illimitée des zones de culture.

Les petites îles tropicales de monoculture sont celles où se font le mieux sentir cette lenteur et cette difficulté d'évolution sociale qui s'opposent si nettement, dans un certain nombre d'espaces insulaires, à la facilité de transformation, d'évolution et de croisement que l'on constate en d'autres îles. Car, dans les îles de monoculture, à la rigidité du cadre côtier s'ajoutent la rigidité et l'uniformité de l'existence économique pour interdire le changement, ou pour faire de tout changement imposé une crise douloureuse. C'est ainsi que l'abolition de l'esclavage et le remplacement partiel du sucre de canne par le sucre de betterave ont appauvri les Antilles et les Mascareignes, et ces îles n'ont pu renouveler complètement, en soixante années, leur existence sociale. Une petite île comme la Dominique[1] a connu une prospérité inouïe lorsqu'elle cultivait uniquement le café, dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle; après l'abandon des plantations, elle a essayé en vain de remplacer le café par la canne; aujourd'hui elle cherche sa voie dans la production du jus de citron et dans la culture du cacao. La Réunion ne cesse maintenant de s'appauvrir, malgré l'importation de travailleurs hindous[2].

31. **Densité des populations insulaires.** — Les îles,

[1] D'après STERNE EADELLE.
[2] D'après G. MERVEILLEUX.

pourvu qu'elles soient assez étendues, présentent tous les degrés possibles de densité. La densité est déterminée, dans les grandes terres, à la fois par les ressources du sol et par la position maritime; dans les petites, la position maritime est la cause prédominante, puisque c'est cette position qui assure, soit l'unité de culture dans la zone tropicale, soit le produit des pêcheries dans toutes les zones. Aussi n'y a-t-il pas de milieu dans le mode de peuplement des micronésies. Elles sont très peuplées, où elles sont désertes. Dans les zones tempérées et subpolaires, toute micronésie habitable peut être considérée comme le centre d'une région de pêche plus ou moins vaste : la petite île ne constitue pas l'œcoumène à elle toute seule; il faut y rattacher une zone maritime souvent étendue; aussi on constate, dans les espaces insulaires de cette nature, une concentration extraordinaire d'habitants, que le sol, souvent ingrat et toujours balayé par les vents de mer, ne suffirait pas à nourrir. Si, au contraire, une micronésie tempérée ou subpolaire est trop petite, trop peu habitable par elle-même, trop peu accessible, ou trop basse pour offrir un séjour sûr contre les coups de mer, elle n'aura pas d'habitants du tout. On aura donc, dans ces petites îles, les extrêmes de l'œcoumène de condensation et de l'œcoumène absolument vide d'habitants, et ces contrastes existeront assez souvent sur des terres très voisines les unes des autres. Ainsi, dans l'archipel de Molène, l'île Molène est très habitée, puisqu'elle renferme cinq cents personnes sur un tout petit espace; mais les îlots voisins, Bannec, Balanec, Triclen, Quéménès, n'ont pas un habitant. Même contraste dans les terres extraordinairement nombreuses du *Skærgaard* de Norvège, où les îlots déserts succèdent, sans transition,

aux îlots de concentration dans lesquels se trouvent les maisons de pêcheurs.

Dans les zones tropicales, le peuplement de la petite île est déterminé, soit par la place de l'île sur une grande route de navigation, soit par la richesse des pêcheries qui l'entourent, soit par la monoculture. Quand une micronésie se trouve favorablement placée à ces trois points de vue, elle renferme une population très dense; mais dans les régions où les espaces insulaires se fractionnent et se multiplient, ces avantages sont souvent neutralisés, pour certaines îles, par l'attraction toute puissante que d'autres îles exercent autour d'elles, en faisant, si l'on peut dire, le vide dans l'œcoumène qui les avoisine. On ne peut comprendre d'une autre manière comment, dans le détroit de Singapour, les îles Riouw sont en grande partie inhabitées[1], comment, dans les Moluques, Halmahera n'a guère plus de deux habitants au kmq. et comment, dans le voisinage d'Halmahera, les îles d'Obi et de Morotaï n'ont pas d'habitants du tout : Singapour d'une part, Ternate, Tidor et Amboine de l'autre, ont tout attiré à eux[2].

Quand aux grandes terres, soit dans les régions tempérées, soit dans les régions tropicales, leur peuplement obéit, dans l'intérieur, aux mêmes règles que celui des continents, et, sur la côte, il suit les lois ordinaires des côtes de condensation et de dispersion (chap. II et III); mais on peut remarquer que, sauf dans les pays de grande civilisation et de commerce actif comme la Grande Bretagne et le Nippon, il existe, non seulement une

[1] Reclus, I, t. XIV, p. 270.
[2] Reclus, I, t. XIV, p. 499.

séparation sociale assez tranchée entre les gens de l'intérieur et ceux de la côte, mais une différence de densité; même dans les îles à population clairsemée comme Madagascar, la Nouvelle Guinée, Sumatra, Bornéo, Luzon, Formose, la Sardaigne, la Corse, la Crète, il est possible de constater une densité plus grande sur les côtes qu'à l'intérieur, car, grâce à la facilité des relations et aux ressources des pêcheries qu'elle procure, la ceinture maritime accroît toujours la population côtière; mais cet accroissement est souvent très peu accusé.

---

# CHAPITRE IV

## EXTENSION DE L'ŒCOUMÈNE PAR LES PÊCHERIES DU LARGE

32. Causes de l'extension des pêcheries. — 33. La grande pêche et les campagnes lointaines. — 34. L'économie destructive sur les côtes (*Raubwirtschaft*) : la pêche hauturière et le chalutage à vapeur. — 35. Un grand centre de pêche : le Humber, Hull et Grimsby. — 36. Chasse aux baleines et aux phoques. — 37. Instabilité des terrains de chasse.

32. **Causes de l'extension des pêcheries.** — De même que, sur les continents, l'exploitation du sol donne aux groupés humains un cadre déterminé et fixe géographiquement leur premier œcoumène, sur lequel la complexité sociale croissante, qui résulte de la civilisation et des relations commerciales, vient ensuite broder un tissu nouveau de répartition, plus mobile et plus varié que le premier, de même la fixation de l'œcoumène maritime commence par celle des pêcheries côtières et des centres du commerce littoral, de cap en cap, de baie en baie. Mais à ce cadre primitif ne tarde pas à se superposer une série de cadres nouveaux, qui n'ont pas un caractère aussi stable et aussi permanent que le premier, et dont la facilité de déplacement, sur la carte du globe, est en raison directe des besoins croissants de la civilisation et de l'activité de la vie sociale. Nous verrons, dans la III^e partie, comment, du développement du réseau de routes commerciales du globe, résulte le développement de l'œcoumène

maritime. Pour l'exploitation de la mer, bien que son extension ne puisse déterminer des déplacements d'hommes aussi importants, elle n'échappe pas non plus à cette loi de « mobilité dans le sens de l'agrandissement », qui est la loi générale de l'œcoumène sur toute la partie habitable de la planète. L'extension des pêcheries dépend d'abord de l'extension des connaissances humaines sur la surface océanique. Bien que les pêcheries côtières fussent les plus faciles à pratiquer, les hommes n'ont pas tardé à s'apercevoir qu'elles n'étaient pas nécessairement les plus productives. Dans les zones tempérées et subpolaires, surtout dans celles de l'hémisphère Nord où les mers se mêlent étroitement aux étendues continentales, des conditions physiques comme la descente de courants froids sous des latitudes relativement chaudes (courant du Labrador à Terre-Neuve), ou au contraire la remontée de courants chauds jusqu'à des latitudes élevées (Gulf Stream en Islande et en Norvège), accompagnées de la présence de fonds relativement faibles, ont déterminé, sur de vastes espaces du large, la formation de milieux favorables, par leur équilibre de température et par la richesse en plankton de leurs eaux, au développement en quantités innombrables d'espèces comestibles telles que le hareng et la morue. C'est au large également, ou sur des îles lointaines, qu'il a fallu chasser les animaux marins de grande taille, cétacés et phoques, dont l'industrie utilise la graisse et l'huile. Ensuite est venu, sur les côtes des pays de grande civilisation, l'épuisement graduel des fonds côtiers, résultat d'une cueillette imprévoyante et intensive ; les procédés industriels pour remédier à cet épuisement, soit par l'élevage artificiel des animaux marins, soit par leur multiplication dans les établissements de pisciculture, ne suf-

fisent pas à compenser la raréfaction qui résulte d'une consommation sans cesse accrue et d'une destruction aveugle ; aussi le champ de l'exploitation, dans les mers qui baignent les pays très civilisés et très peuplés, se déplace peu à peu vers le large. Sauf pour la chasse aux grands animaux qui se fait sur tous les endroits favorables dans toutes les mers du globe, l'extension de l'œcoumène maritime vers le large, par les pêcheries, n'affecte guère jusqu'ici que les mers de l'Atlantique Nord, parce que ces mers sont situées entre les deux plus grands foyers de civilisation industrielle qui existent sur la terre ; mais il est à prévoir que toutes les mers des zones tempérées et même subpolaires des hémisphères nord et sud subiront plus tard la même extension.

33. **La grande pêche et les campagnes lointaines.** — Au point de vue social, la grande pêche diffère de la pêche côtière par la transplantation temporaire et forcée des hommes qui s'y appliquent. Elle marque donc une étape fort importante dans le déracinement. Le marin breton qui pêche des homards au large de son petit port, sans perdre la terre de vue, et celui qui s'expatrie pendant six mois pour pêcher la morue sur les côtes d'Islande ou au large de Terre Neuve, sont deux hommes très différents. Le premier, pourrait-on dire, ne fait que glaner les produits maritimes à sa portée ; le second se livre déjà à une exploitation presque rationnelle, puisqu'il transporte son activité dans des régions marines déterminées dont la richesse a été reconnue par expérience. Le premier vit pour lui et par lui seul, car ses courts séjours en mer ne nécessitent ni la discipline maritime, ni la hiérarchie du bord ; le second fait partie pendant plusieurs mois d'un

petit groupe où les liens d'une subordination étroite sont tout à fait nécessaires. Le premier ne fait subir aucune transformation au produit de sa pêche : ce produit conquis, il se hâte de le vendre ; le second, au contraire, est obligé, par son éloignement même, de pratiquer quelques industries sommaires pour conserver ses produits jusqu'au jour et au lieu où il trouvera le débouché. Le pêcheur côtier peut être souvent un *terrien* aussi bien qu'un homme de mer, et, dans la pratique, même sur des côtes peuplées de marins comme celles de Bretagne, une grande partie des pêcheurs cultive autant le sol que les eaux côtières : au contraire, le marin de la grande pêche doit se consacrer presque exclusivement à la mer, et il a besoin, à un degré assez élevé déjà, d'expérience maritime et de science nautique. Les résultats sociaux de la grande pêche sont donc partout les mêmes et se produisent inévitablement. Qu'il s'agisse des pêcheurs bretons de Paimpol et de Saint Malo, des pêcheurs normands de Granville, de Fécamp et de Boulogne, des pêcheurs flamands de Dunkerque, des pêcheurs anglais qui vont aux Far-Oër et en Islande, des pêcheurs norvégiens et danois qui courent les mers du Finmark au Groënland, des Américains et des Canadiens qui vont aux bancs de Terre Neuve, ou des Japonais qui travaillent à supplanter les Russes, les Kamtchadales et les Américains depuis Sakhaline jusqu'aux Aléoutiennes, la naissance et le développement de la grande pêche déterminent la formation de l'homme de mer véritable, qui passe de longs mois entre le ciel et l'eau, sur les bancs de pêche devenus pour lui un véritable œcoumène. Son existence en partie double comprend un habitat de repos et un habitat de travail, éloignés parfois l'un de l'autre de plusieurs milliers de kilomètres.

Rien ne donne une meilleure idée de l'adaptation maritime d'un groupe social que la grande pêche sur les bancs de Terre-Neuve. Ces bancs si abondants en morues s'étendent au S. et au S. E. de la grande île ; ils forment un cadre bien déterminé dans l'œcoumène maritime ; ils ont leurs caractères physiques spéciaux, et par suite des dangers qui leur sont propres ; ils nécessitent donc une adaptation particulière, que des générations de pêcheurs européens ont acquise et transmise à leur lointaine communauté d'origine, depuis le commencement du XVI^e siècle où le Portugais Cortereal a découvert les bancs et reconnu leur richesse. C'est une zone de brumes et de glaces flottantes : deux ennemis auxquels s'ajoutent, aujourd'hui, les paquebots transatlantiques à grande vitesse, dont la route directe, de Queenstown et du Lizard à New-York, coupe la région des pêcheries. Il en résulte pour le pêcheur de morues une existence de hasards et de périls maritimes, mais de hasards et de périls bien définis qui l'emportent, dans ses préoccupations, sur les chances ordinaires de la vie maritime. Ainsi, comme les brumes épaisses de Terre Neuve sont toujours accompagnées de calmes plats, les mers démontées et les violentes tempêtes sont moins à craindre pour le pêcheur de Terre Neuve que pour l'Islandais, par exemple. Aussi le pêcheur terre-neuvien quitte son bord et s'en va capturer la morue, avec un seul compagnon, sur une pirogue légère, la *doris*, tandis que l'Islandais reste sur sa goélette toujours balancée par le roulis, et de là tend sur la mer ses longues lignes appâtées de nombreux hameçons.

Cette adaptation locale dans les régions de grande pêche, ainsi que la nécessité d'une expérience maritime déjà fort développée, montrent comment l'extension de

l'œcoumène par la grande pêche façonne les groupes sociaux et les rend plus propres à la vie de la mer que n'importe quel groupe de pêcheurs côtiers. On constate ici, dans une proportion moindre, ce qui se révèle d'une manière bien autrement étendue et profonde dans l'étude de l'extension de l'œcoumène commercial par la navigation au large ; l'homme, que sa structure physique et ses instincts primitifs prédisposent seulement, comme le dit Ratzel, à la vie « terrienne », s'adapte progressivement aux conditions spéciales d'existence nécessitées par la mer, et ajoute ainsi à l'espace habitable de sa planète cet espace maritime primitivement hostile. Toutefois, l'extension de l'œcoumène que détermine la grande pêche proprement dite des espèces comestibles, comme celle qui se pratique en Islande et à Terre-Neuve, ne peut dépasser des limites assez étroites. Car cette pêche ne sort pas, elle non plus, de la phase de la cueillette. Elle profite d'une somme d'expériences et d'observations acquises une fois pour toutes ; mais elle ne songe guère à les étendre. Ses procédés, son outillage, ses mœurs, ses époques et ses lieux d'exploitation sont encore aujourd'hui, à très peu près, ce qu'ils étaient il y a trois siècles. Les goélettes qui sortent chaque printemps des ports de Dunkerque, de Paimpol et de Saint-Malo continuent sans rien innover, à toute saison de pêche, le procédé machinal de capture de la saison précédente. Dans ce petit cadre de bois de la goélette, toujours pareil à lui même, le petit groupe de quinze à vingt pêcheurs, uni par une forte discipline, n'évolue guère plus, dans ses idées et dans ses formes sociales, que les pêcheurs du littoral fixés à leurs rochers ou à leurs grèves. Aussi, l'extrême mobilité sociale, la fusion constante des races et la tendance au nivellement qui caractérisent,

comme nous le verrons plus loin, l'extension commerciale de l'œcoumène maritime (III^e partie), n'existent à aucun degré dans l'extension de l'œcoumène maritime par la grande pêche. En dernière analyse, les pêcheurs de hareng et de morue, malgré leurs campagnes lointaines, ne sont pas des déracinés ; ce sont des transplantés provisoires et temporaires, quoique héréditaires ; leur existence marque une extension réelle de l'œcoumène, mais cette extension, acquise une fois pour toutes, n'appelle aucune autre extension ultérieure et n'amène ni soudure, ni mélange entre les différents groupes humains.

34. **L'économie destructive sur les côtes (Raubwirtschaft) : la pêche hauturière et le chalutage à vapeur.** — Il n'en est pas de même pour les conséquences de l'épuisement graduel des fonds côtiers, qui constitue ce que les Allemands appellent *l'économie destructive (Raubwirtschaft)*, appliquée à l'exploitation de la mer. Ces conséquences, dont les unes se développent déjà sous nos yeux, tandis que les autres se laissent seulement soupçonner, sont très étendues et très profondes : elles méritent une analyse détaillée, car c'est par elles que l'exploitation de la mer tient une si grande place, aujourd'hui, dans le bilan économique et même social des populations industrielles à vie suractive ; par elles l'Océan devient réellement nécessaire à la nourriture des hommes jusqu'au fond des provinces les plus continentales et les plus reculées, au lieu de se borner, comme autrefois, à nourrir en partie les habitants des zones littorales[1].

[1] Il s'agit ici des produits non salés et non conservés. Les produits salés et conservés entrent depuis très longtemps dans l'alimentation du continent (harengs et morues au moyen âge, p. ex.).

Il est hors de doute que la capture et la destruction imprévoyantes qui constituent *l'économie destructive* ne se sont pas exercées seulement aux dépens des espèces maritimes et continentales polaires, comme le phoque, l'ours blanc, le renard bleu, qui sont aujourd'hui réfugiés ou parqués dans les terres lointaines, sur les limites de la banquise. L'économie destructive atteint, sur les côtes des pays civilisés et surpeuplés, toutes les espèces marines comestibles, malgré leur extrême fécondité, à l'exception de quelques unes, comme les harengs et les thons, que leurs migrations saisonnières, dont les lois nous échappent encore, mettent à l'abri de la destruction rapide. Toutes les espèces de poissons côtiers qui vivent entre les roches et les graviers des petits fonds, tous les crustacés nageant ou rampant à peu de distance de terre, et les mollusques fixés au rocher ressentent les effets des pêches intensives. Non seulement ces animaux vivent en troupes innombrables très près des côtes ; mais il semble probable que les forêts d'algues marines qui tapissent les petits fonds sont les gîtes de leur reproduction, ou tout au moins la demeure naturelle des larves et des alevins aux premiers stades de leur développement. Larves et alevins sont donc plus exposés que les adultes eux-mêmes aux massacres en masse que les pêcheurs opèrent avec leurs sennes ou avec leurs filets de dérive. Et, pour satisfaire aux besoins d'une consommation sans cesse accrue et toujours plus exigeante à mesure qu'augmente la densité des populations civilisées, les pêcheurs, déjà trop portés à la cueillette aveugle, sans souci du lendemain, accentuent leurs ravages. A peine l'exploitation intensive et irréfléchie du plateau continental européen date d'une cinquantaine d'années, et déjà la pêche côtière est gravement menacée dans quelques unes

de ses ressources les plus abondantes. Les crises périodiques de la pêche de la sardine sont bien connues ; des mollusques comme les huîtres auraient aujourd'hui totalement disparu sans le secours de l'ostréiculture : et l'ancienne abondance de la pêche du poisson frais, modèle achevé de la cueillette irréfléchie, fait place à une diminution graduelle des produits.

Une page remarquable de Coste donne une idée de la manière dont se fait le dépeuplement de la zone côtière et du plateau continental :

« On voit vers des époques fixes, dit Coste, aux embouchures des canaux [de Comacchio], s'élever à la surface des myriades de très petits poissons diaphanes qui s'avancent par masses plus ou moins compactes, et qui suffiraient au repeuplement de toutes les eaux de la terre si des lois protectrices les préservaient des causes de destruction, ou en ordonnaient le transport dans des réserves où ils pussent, comme à Comacchio, se convertir en abondantes récoltes de chair alimentaire. Mais telle est l'imprévoyance des sociétés, qu'elles ne semblent même pas se douter de l'étendue des ravages que leur incurie laisse s'accomplir. Aussi, dans certaines contrées, les populations riveraines, confiantes dans leur impunité, accourent-elles aux lieux où ces apparitions se manifestent, armées de longues perches au bout desquelles sont emmanchés des tamis, pour se livrer à ce plaisir de destruction. Elles plongent ces tamis dans l'eau jusqu'au tiers de leur diamètre, et après les avoir promenés quelques instants afin d'écumer tout ce qui surnage, elles les retirent chargées d'une matière vivante qu'on verse dans des barriques où on l'entasse. Cette matière vivante, quand on l'examine de près, se montre exclusivement formée, tantôt par des ani-

malcules filiformes, qui ne sont autre chose que des jeunes anguilles nouvellement écloses, quittant le lieu de leur naissance pour se disperser dans les ruisseaux et dans les lacs qui communiquent avec les fleuves dont elles remontent le cours ; tantôt par des soles, des plies, des muges, des loups, des dorades, etc., dont on détruit des générations entières. »[1].

Il est difficile de mesurer exactement l'importance relative de cette destruction. Toutefois, on l'a essayé sur quelques points des côtes d'Europe. En particulier, les dosages précis et patients faits dans le golfe du Forth par le bateau le *Garland*, de 1889 à 1895, sous l'impulsion du *Fishery Board* écossais, ont montré que les fonds si exploités des côtes d'Ecosse ont subi un appauvrissement réel.

La nécessité, de plus en plus impérieuse, de produire beaucoup, et la raréfaction des poissons sur la zone côtière obligent les pêcheurs à reporter vers le large leur champ habituel d'exploitation. Mais leur vie sociale, leur outillage, leurs habitudes économiques se transforment à mesure qu'ils s'éloignent de l'étroite tranche littorale où leur existence s'était déroulée jusqu'alors. Leur œcoumène restreint et rigide se modifie ; il devient très étendu et plus mobile : peu à peu, la petite pêche côtière fait place à la pêche *hauturière*.

Par les instruments dont elle se sert, la pêche hauturière montre nettement qu'elle est une forme nouvelle de la vie maritime. Ces instruments sont le bateau de fort tonnage et le chalut.

La frêle barque du pêcheur côtier, déjà si peu armée

[1] Coste, p. 196.

contre les mauvais temps et contre les dangers de la côte, ne peut servir à rien au large ; de même, le petit groupe associé de deux, trois ou quatre hommes, sans subordination bien marquée, qui pêchait dans cette barque, fait place au groupe plus nombreux et mieux hiérarchisé que nécessite la manœuvre d'un bateau plus lourd et plus grand. Par exemple, dans l'Atlantique, les *dundees* de Groix, qui font la pêche du thon, sont de grands bateaux d'environ 35 tonneaux. Il en est de même des *cotres* de la Manche, qui pêchent entre les côtes de France et d'Angleterre[1]. Tous ces bateaux emploient la voile comme moyen de propulsion ; quelques uns ont maintenant des moteurs auxiliaires à pétrole pour la manœuvre des lourds instruments de pêche, cordes de fond et chalut ; mais, dans les zones de production très active, comme les bancs de la mer du Nord, ils s'effacent de plus en plus devant le grand bateau de pêche, qui réunit à la puissance des instruments celle de l'agent de propulsion : c'est le *chalutier à vapeur* de 100 à 200 tonneaux, dont il existe, à l'heure présente, une flotte d'environ 1500 employés à la pêche dans la mer du Nord.

Les appareils dont se sert la pêche hauturière dérivent de la nécessité où l'on s'est trouvé de pêcher en eaux plus agitées, à mesure que l'on s'est éloigné des petits fonds de la zone littorale. Le type essentiel de ces appareils est le grand filet de dragage que l'on appelle le *chalut;* les bâtiments de pêche traînent lentement derrière eux cette sorte de vaste poche immergée, qu'ils promènent au fond de la mer ou parfois, comme cela arrive dans la Méditerranée, entre deux eaux. La manœuvre de cet outil de

[1] D'après Roché, 2.

pêche est tout automatique; elle n'exige aucune des qualités spéciales de flair et de recherche avec lesquelles le pêcheur côtier supplée à la faiblesse de ses engins; elle se fait, sur les bâtiments modernes, à l'aide de la vapeur et du pétrole.

Les hommes embarqués pour la pêche sur les grands chalutiers mènent donc une vie très différente de celle du petit pêcheur. Les uns sont marins, les autres sont mécaniciens; tous subissent les effets de l'*industrialisation* de la pêche; comme la production du chalutage offre beaucoup moins d'incertitude que celle de la petite pêche, ils peuvent recevoir un salaire fixe. A terre, beaucoup d'entre eux habitent de grandes villes, comme il arrive sur le pourtour de la mer du Nord, de Hull à Geestemünde. Le type social du paysan et celui du pêcheur s'effacent donc également chez eux; ils se rapprochent notablement, au contraire, de l'ouvrier de la grande industrie, et la grève qui a éclaté en 1902, chez les pêcheurs de Grimsby, a révélé d'une manière éclatante leurs nouvelles tendances sociales.

Même quand la pêche hauturière n'atteint pas cette forme perfectionnée du chalutage à vapeur qui est désormais la sienne sur les bancs de la mer du Nord, et lorsqu'elle se contente d'outils de transition comme la barque à voiles de moyenne taille et le petit chalut, ce qui est le cas sur presque toutes les côtes de France, la seule extension de l'œcoumène maritime suffit à marquer les gens de mer d'une empreinte profonde. Grâce à cette extension, le pêcheur hauturier est obligé de faire de véritables campagnes au large; pendant une ou deux semaines, et davantage parfois, il ne voit autour de lui que l'horizon de mer; il est placé souvent, comme le pêcheur de Terre-Neuve, sur les faisceaux de circulation où se pressent les

grands paquebots ; il est exposé, comme lui, aux collisions, aux brumes et aux coups de vent ; il reçoit donc une éducation nautique très supérieure à celle du pêcheur côtier, et il perd tout à fait, par suite, ce caractère mixte de paysan et de marin que le pêcheur côtier possède en tant d'endroits. Par la pêche hauturière, non seulement l'œcoumène maritime reçoit une extension très grande, mais la transformation sociale des groupes maritimes se produit à la fois dans le sens de l'industrialisation et dans le sens d'une adaptation nautique plus complète.

L'extension de l'œcoumène dû à la pêche hauturière affecte le plateau continental tout entier. Par conséquent, toutes les mers en bordure de l'hémisphère Nord, sur les côtes d'Europe, d'Asie et d'Amérique, où le plateau continental occupe, comme dans la mer du Nord, dans la Manche, dans le golfe du Saint Laurent, dans la mer de Behring, dans la mer d'Okhotsk, d'immenses superficies, se rattachent, dans le présent ou dans un avenir plus ou moins rapproché, à l'œcoumène maritime permanent, tandis que les fosses trop profondes et trop peu productives des Méditerranées, avec leurs pentes abruptes et leurs eaux trop chaudes, ne seront jamais parcourues par des flottes de chalutiers semblables à celles du Dogger, du Fisher Bank ou des îles Shetland. C'est une supériorité de plus donnée, au point de vue de la vie et de l'activité maritimes, aux zones tempérées et subpolaires de l'hémisphère boréal. Déjà le mouvement d'extension vers le large a conquis tout le plateau continental du N. W. de l'Europe, dans la Manche, dans la mer d'Irlande et dans la mer du Nord. Autrefois, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la pêche de la mer du Nord était limitée à la lisière côtière et au Dogger ; aujourd'hui, elle s'est étendue à peu près sur la

mer tout entière, à l'E. et au N. du Dogger, jusqu'au parallèle du cap Skagen; c'est le Grand banc des pêcheurs (*Great Fisher Bank*). Toute la mer du Nord fait donc partie de « la surface bonne pour le chalutage » (*area available for trawling*); tout ce qui est en deçà de la ligne de profondeurs de 200 mètres à l'W. de l'Europe en fait également partie.

35. **Un grand centre de pêche : le Humber, Hull et Grimsby.** — Les flottes de chalutiers de la mer du Nord n'essaiment pas, comme les barques de la pêche côtière, d'une multitude de petits ports semés le long d'une côte de condensation. Elles sont concentrées dans les bassins de quelques grands ports où l'outillage industriel et commercial va de pair avec celui de la pêche. Sur 1500 chalutiers à vapeur, plus de 900 sortent de l'estuaire du Humber, où sont les deux villes maritimes de Hull et de Grimsby : la première, ville de commerce et de pêche; la seconde, ville de pêche seulement, reliée par des voies rapides aux grands centres de consommation du Royaume Uni, Londres, les Midlands, Liverpool. Grimsby est en réalité un port exploité par une compagnie de chemin de fer. Les flottes qui partent de Hull et de Grimsby sont soumises à une sorte de discipline militaire. Les chalutiers de Hull se divisent en quatre flottes, dont chacune est commandée par un patron pêcheur d'une compétence reconnue, auquel on donne le nom d'amiral; tous les bateaux de la flotte évoluent d'après ses indications.

Les flottes du Humber passent en général huit semaines hors de leur port d'attache, sur les bancs. Pendant ce temps, on peut dire que la majeure partie de la population ouvrière de Grimsby et de Hull mène une existence

flottante, sur les eaux de la mer du Nord. Aussi cette population transporte-t-elle sa vie, ses habitudes et ses mœurs sur son œcoumène mobile du Dogger et du Fisher. Des bâtiments spéciaux trafiquent du tabac et de l'alcool : ils vont débitant leur marchandise de chalutier en chalutier : ce sont les *coopers* ou *bum-boats*. Les habitudes d'intempérance qu'ils ont entretenues ont déterminé, en 1893, la signature d'une convention internationale, qui a réglementé la police des cabarets flottants de la mer du Nord[1].

Les ouvriers pêcheurs de Grimsby appartiennent, comme nous l'avons dit, au « type industriel », et non à l'ancien « type maritime » auquel appartiennent encore, par exemple, tous les pêcheurs de France. S'il en fallait une preuve nouvelle, les motifs de la grève de 1901-1902 nous la donneraient. Cette grève éclata à la suite d'une tentative pour diminuer le salaire fixe et pour le remplacer, en partie, par un pour cent sur le produit de la pêche. Or, cette rémunération « à la part » dont les pêcheurs de Grimsby repoussaient toute application, même partielle, constitue encore l'unique forme de rémunération de presque tous les pêcheurs français, que la transformation industrielle n'a pas atteints.

36. **Chasse aux baleines et aux phoques.** — Comme l'étude de la pêche hauturière, celle de la chasse faite, soit au large, soit sur les côtes, aux grands animaux marins comme les baleines et les phoques, montre les avantages assurés par les conditions naturelles aux zones tempérées, subpolaires et même polaires des deux hémisphères et en particulier de l'hémisphère boréal. La capture

[1] Beaufils, p. 355 et suivantes.

des phoques et des baleines est très peu développée, faute d'aliment, entre les deux tropiques, tandis qu'au sud et surtout au nord, elle reporte jusque dans les glaces polaires les extrêmes limites de l'œcoumène maritime. Aussi la population maritime qui consacre spécialement son activité à ces chasses ne se forme, comme les marins de la grande pêche et comme ceux de la pêche hauturière, que sur les côtes des pays tempérés et subpolaires.

Nous ne pouvons résoudre ni même discuter la question toute biologique de *l'unité* ou de la *bipolarité* d'origine des grands animaux marins; nous ne savons si chaque calotte polaire forme pour les différentes espèces de baleines, de cachalots, de phoques et d'otaries, un habitat particulier dont aucune espèce ne peut sortir sans passer dans l'autre, ou s'il y a eu communication et mélange, anciens et récents, entre les espèces des deux hémisphères. Il est certain que les grands courants marins de surface ont influé et influent encore sur la répartition de ces espèces; c'est le courant de Humboldt qui a porté les otaries antarctiques vers le nord, jusqu'aux Galapagos. Mais, sauf dans les régions de mousson du sud est de l'Asie, où le renversement des courants et leurs oscillations saisonnières d'un hémisphère à l'autre mélangent les eaux par grandes masses, les principaux courants forment pour chaque hémisphère un réseau autonome[1] : ce n'est pas ainsi qu'une large fusion des espèces peut s'établir. D'autre part, il est vrai que les zones équatoriales ne forment pas, comme on l'a cru quelquefois, des régions inaccessibles aux grandes espèces de cette nature et en particulier aux cachalots : mais elles sont toujours rares

[1] Exception faite pour le mélange des eaux équatoriales à l'W. de l'Atlantique.

dans ces zones et ne s'y trouvent que sur quelques points. Ainsi, dans l'Atlantique, on rencontre un certain nombre de cachalots par troupes (suivant l'habitude de cette espèce) entre Saint-Hélène et Mossamédès, dans les parages de l'Ascension et au fond du golfe de Guinée : on les chasse en hiver autour des îles du Cap Vert, et de mars à mai entre les 10e et 15e degrés lat. N. et 35e et 40e de long. W. Gr. Dans l'océan Indien, les cachalots sont assez nombreux entre Java et l'Australie ; dans le Pacifique, on les chasse autour des îles Marshall, des Gilbert, des Fidji, des Samoa et des Marquises, et dans une zone qui va du 5e au 10e lat. S. et du 90e au 117e long. W. Gr., au S. W. des îles Galapagos. Mais toutes ces régions de chasse sont relativement peu étendues, peu productives, et sont particulières du reste au cachalot *(Physeter macrocephalus)*.

Au contraire, si nous considérons les régions océaniques situées au N. et au S. des tropiques, nous y voyons se multiplier les terrains de chasse des animaux recherchés soit pour leur huile, soit pour leur graisse, soit pour leurs fanons, soit, comme certains phoques, pour leurs fourrures. La répartition des terrains de chasse se fait actuellement de la manière suivante.

A) *Atlantique et océans polaires du Nord et du Sud, entre les prolongements des méridiens côtiers atlantiques.* — 1) *Zones boréales.* La baleine du Groënland *(Balaena mysticetus)* est chassée du mois d'avril au mois d'août sur les côtes W. du Groënland et E. de la Terre de Baffin, du 63e au 75e lat. N. La baleine blanche *(Delphinapterus leucas)* se trouve entre la Terre de Baffin et le Labrador. La baleine bleue *(Balaenoptera sibaldii)*, fréquente les abords du Spitzberg et de la Novaïa Zemlia, et surtout la mer de Barentz jusqu'aux côtes norvégiennes du Finmark.

Les phoques communs (*Phoca vitulina* et *P. Groenlandica*), abondent sur les côtes septentrionales de Norvège, ainsi que sur celles du Groënland, de la baie d'Hudson, de Terre-Neuve et du Labrador ; c'est sur ces deux dernières côtes que se fait aujourd'hui le plus grand massacre de phoques chassés pour leur graisse et pour leurs peaux. Plus au S., mais dans la zone tempérée, entre le 30° et le 45° lat. N., sont les principales régions de chasse des cachalots : autour et surtout à l'W. des Açores, et au S. E. du cap Hatteras, au large de Charleston.

2) *Zones australes*. A partir du 30e degré de lat. S., on rencontre en grande quantité la baleine australe (*B. australis*). Elle diffère notablement de la baleine du Groënland. Les baleiniers la poursuivent surtout entre Tristan da Cunha, Diego-Alvarez et le Cap, du mois de juin au mois d'août, et entre la Plata et les Malouines, de novembre à janvier. Parmi les phoques, il y a surtout lieu de remarquer un phoque à fourrure (*Arctocephalus nigrescens*), chassé aux îles Lobos, à l'estuaire du Rio de la Plata, et sur les côtes de Patagonie.

B) *Océan Indien et océan austral, entre les prolongements des méridiens côtiers*. — On chasse de nombreux cachalots sur la côte W. de l'Australie, et, en Afrique, au large de la baie Delagoa. La baleine australe fréquente les parages de Saint-Paul, de la Nouvelle Amsterdam, de Crozet, de Kerguelen, et la grande baie australienne. Parmi les phoques, l'éléphant de mer (*Macrorhinus leonina*) se trouve à Heard et à Kerguelen.

C) *Pacifique, mers au N. du détroit de Behring, et mers antarctiques au S. du Pacifique*. 1) *Zones boréales*. — Les principales espèces de cétacés s'ordonnent nettement suivant la latitude. Tout au N., dans le golfe

d'Anadyr, dans le détroit de Behring et dans la mer Glaciale, jusqu'au parallèle de la pointe de Barrow et de l'île Wrangel, on chasse la baleine du Groënland (*B. mysticetus*); à cette espèce se rattache celle que prennent les Kamtchadales dans la mer d'Okhotsk ; vient ensuite, du 30° au 55° degré, la baleine du Japon (*B. japonica*, baleine du nord-ouest des Américains), chassée surtout à l'E. du Japon, et entre Kadiak et l'archipel de la Reine Charlotte. Les insulaires aléoutes poursuivent le phoque à fourrures du Pacifique nord (*Callorhinus ursinus*), en particulier aux îles Pribyloff ; les habitants de Sakhaline le poursuivent aussi sur leurs côtes. Les loutres sont nombreuses sur la côte américaine. Enfin, dans les zones tempérées et tropicales se place, comme dans l'Atlantique, la chasse du cachalot.

2) *Zones australes*. La partie Sud du Pacifique a son espèce particulière de baleine (*B. antipodum*) ; bien qu'elle ait été poursuivie presque jusqu'à extinction, on la rencontre encore parfois entre l'Australie et la Nouvelle Zélande, à l'E. de cet archipel et sur les côtes de l'Amérique du Sud, où elle remonte tout près de l'équateur, jusqu'à Payta, au S. de Guayaquil. Quant aux phoques, dont toutes les espèces vivent sur les côtes, ils sont naturellement rares dans l'immense espace ouvert de l'Océan austral ; ils peuplent cependant les rivages de l'archipel méridional du Chili (otarie du sud, éléphant de mer).

Ce plan de distribution géographique montre que les chasses des espèces précieuses sont localisées dans les mers tempérées et polaires ; les tropiques et l'équateur n'ont que le cachalot.

La chasse des différentes espèces de phoques ne présente guère d'intérêt au point de vue de la formation

sociale des peuples de la mer. Ces animaux sont incapables de se défendre, et ils vivent sur les côtes ou dans les petits fonds, entre les récifs côtiers ; leur chasse n'est qu'un massacre sans danger ; elle donne seulement une valeur économique et des habitants à des îlots subpolaires qui, sans elle, n'auraient ni valeur, ni habitants, comme les îles Pribyloff et Saint-Paul. En revanche, les baleines et les cachalots, que l'on poursuit au large, au milieu des plus grands risques maritimes, et qu'il est assez difficile de capturer ou de mettre à mort, valent toutes sortes de peines à ceux qui les chassent ; leur capture est une rude école, qui a formé, pendant des siècles, des marins résolus, aventureux et expérimentés. L'ancien navire baleinier, tel qu'il exista depuis les chasses hollandaises du XVI^e siècle jusqu'à l'application de la vapeur à la grande pêche, était un bateau de 400 à 500 tonneaux, lourd et trapu, apte à la navigation au milieu des icebergs et des glaces de dérive *. L'attaque de la baleine au harpon était une opération malaisée, qui demandait beaucoup de coup d'œil et de sang froid. Aussi citait-on les baleiniers comme les plus audacieux marins. Dans les régions arctiques et antarctiques, ils ont suivi de près les explorateurs polaires ; souvent même ils les ont précédés.

« Rien ne peut égaler, dit Parry, la hardiesse et l'esprit entreprenant que déploient nos pêcheurs dans la poursuite de la baleine. A quelque heure du jour et de la nuit que celui qui est de garde dans *le nid de corbeau* annonce une baleine, ils se jettent à l'instant dans les barques, souvent en tenant leurs habits à la main, et se mettent à la poursuivre avec une ardeur qu'on trouve à peine sur les flottes les mieux disciplinées. »[1].

[1] Parry, p. 281.

Aujourd'hui, les flottes de baleiniers qui subsistent viennent surtout de Norvège et des Etats-Unis. Le lourd baleinier à voiles n'est plus guère qu'un souvenir : ce sont des bateaux à vapeur qui chassent les baleines, comme les phoques. Ils élargissent donc singulièrement, grâce à leur mobilité, les terrains de chasse où se confinaient autrefois les vieux baleiniers. Ainsi les bateaux de Norvège vont de la Novaïa Zemlia aux Far-Oër, en passant par le Spitzberg, les côtes du Finmark, Jan Mayen et l'Islande.

37. **Instabilité des terrains de chasse.** — Cette mobilité est, aujourd'hui plus que jamais, nécessaire aux navires qui pêchent la baleine, et même le phoque, mais surtout la baleine. Si les phoques, les loutres et les otaries se reproduisent assez vite, les baleines se reproduisent lentement, et une chasse active et durable, dans une région déterminée, suffit en peu d'années à les rendre rares et même à les faire disparaître. Il n'est pas douteux que si les cétacés sont devenus des animaux polaires, cela provient surtout de la chasse acharnée qui leur a été faite dans les mers tempérées, où ils ont été nombreux autrefois. Le cachalot, qui s'adapte mieux aux mers chaudes que les baleines proprement dites, a abondé dans les mers d'Europe, où il voyageait par troupes, suivant son habitude. Jusqu'au XVII^e et même jusqu'au XVIII^e siècle, on le rencontra fréquemment dans les passages côtiers de l'Atlantique nord et du golfe de Gascogne. On nous raconte qu'à la fin du XVII^e siècle, 102 cachalots échouèrent à Kairston, dans les Orcades : il en vint 31 à terre après une tempête, en 1784, à Audierne[1]. Même dans les hautes

[1] Carlet Fleurieu, t. II, p. 603.

latitudes boréales et australes, l'exploitation trop active de certains terrains de chasse, sur la limite des glaces, a amené la disparition, au moins temporaire, des cétacés, et la ruine des établissements de pêche. De là provient, en grande partie, l'instabilité de la colonisation européenne sur les côtes des régions polaires. Ainsi, les établissements permanents fondés par les Hollandais au Spitzberg, au XVII^e siècle, durent être abandonnés après un siècle d'exploitation. Même sort échut aux colonies de pêche de la côte mourmane. Par la même raison, appliquée à la chasse des phoques, s'explique la mobilité des Eskimos et l'immense extension de leur œcoumène. Par la même raison encore on arrive à comprendre pourquoi, dans le S. de l'océan Indien, Saint-Paul, l'île d'Amsterdam et Kerguelen n'ont reçu que des colonies intermittentes, presque aussitôt abandonnées que formées. « Dans le sud de l'Océan Indien, dit la *Deutsche Seewarte* (1891), la chasse, qui s'était exercée depuis une dizaine d'années avec de très bons résultats, a fait récemment une faillite presque complète. C'est à cause d'une poursuite inconsidérée que les animaux, que l'on rencontrait auparavant si fréquemment, sont devenus rares. Aujourd'hui, la chasse couvre à peine ses frais[1] ».

L'instabilité des terrains de chasse a été suivie de l'instabilité des régions d'origine où se recrutaient les baleiniers. Nulle part, depuis quatre siècles, les habitudes et la pratique de la pêche à la baleine n'ont pu s'ancrer assez, dans une population côtière civilisée, pour subsister malgré tous les déboires. Tandis que la grande pêche lointaine du hareng et de la morue demeure aussi stable au point de vue

[1] DEUTSCHE SEEWARTE, 1, p. 16, carte 35.

des lieux d'origine de ses marins qu'au point de vue de ses terrains d'exploitation, la pêche baleinière a connu de nombreuses transformations. Ainsi, en France, pendant que la pêche d'Islande et de Terre-Neuve n'a cessé, depuis le XVI^e siècle, d'être pratiquée par les Bretons et par les Normands, il n'y a guère eu de baleiniers, jusqu'à la fin du XVIII^e siècle, que sur la côte basque, à Saint Jean de Luz ; puis la pêche s'est reportée au N., à Dunkerque, où elle a subsisté près d'un siècle : enfin elle a disparu. Les Hollandais, grands pêcheurs de baleines au XVII^e siècle, ont cédé le pas aux Anglais, et ceux-ci, à leur tour, ont été remplacés par les Norvégiens et par les Américains. La chasse de la baleine ne se fixe vraiment nulle part.

Toutefois, instabilité ne veut pas dire improductivité finale. Dès que les baleiniers disparaissent d'une région trop exploitée, les baleines, à leur tour, y reviennent, et au bout d'une certaine période, le terrain de chasse redevient productif. Or, comme il y a certaines zones, en particulier dans les régions boréales, qui sont les lieux d'élection d'espèces déterminées et où celles-ci reviendront toujours, tant qu'il restera quelques individus pour les représenter, ce sont, en dernière analyse, les mêmes endroits de la planète qui concentreront, à l'avenir comme dans le passé, les efforts des grandes pêches. C'est ainsi que les Norvégiens exploitent aujourd'hui, dans la mer de Barentz, les mêmes parages où les Hollandais, au XVII^e siècle, poursuivaient la baleine. Lorsque l'on compare le tableau de la répartition des principales espèces, dressé à la fin du XVIII^e siècle par Carlet Fleurieu [1], à la répartition actuelle, on est frappé d'une analogie qui va, sur bien des points, à

[1] Calet Fleurieu, t. II, p. 627-629.

l'identité presque complète, malgré la chasse acharnée dont les baleines ont été l'objet depuis cette époque. C'est que la chasse intensive ne s'est pas portée sur tous les points à la fois : elle a été très active tantôt dans un endroit, tantôt dans un autre, et les espèces décimées se refaisaient sans cesse dans les endroits et dans les périodes où on les laissait en repos. L'extension de l'œcoumène déterminée par la grande pêche de la baleine a donc un caractère de fixité véritable qui permet d'en tracer avec précision les limites : mais c'est une extension en quelque sorte intermittente.

---

# DEUXIÈME PARTIE

## MIGRATIONS MARITIMES

---

## CHAPITRE V

### RELATIONS ENTRE LES CONTINENTS ; ANCIENS VIDES OCÉANIQUES

38. L'espace hostile. — 39. Idées anciennes sur la petitesse des mers et sur le développement de l'insularité. — 40. Le vide atlantique et le problème normand. — 41. Le vide pacifique et le problème asiatico-américain. — 42. Le vide austral.

38. **L'espace hostile.** — Le grand ennemi du peuplement humain, c'est l'espace dépourvu de points de fixation et de routes tracées. Pour l'humanité primitive, les océans, qui forment 93,6 %[1] de la surface maritime, étaient un espace de ce genre. L'absence d'îles, le lointain des côtes opposées, sur lesquelles on n'eut aucune notion scientifique jusqu'à la fin du XV^e^ siècle de notre ère, donnaient à l'océan un caractère indéfini fait pour comprimer toute tentative d'expansion et toute migration spontanée. La notion des lois naturelles qui régissent les mouvements de la masse atmosphérique et de la surface marine, et qui tracent à la navigation des routes presque

[1] Voir § 11, note.

certaines, n'a été acquise que fort tard. De même, pendant longtemps la régularité et la pérennité des courants du large a été méconnue, tandis que les courants côtiers, qui seuls s'imposaient à l'observation, maintenaient la navigation sur la lisière continentale. L'étude de la carte céleste, qui supplée à l'absence de points fixes à la surface de la mer, ne permit que peu à peu de déterminer avec précision le lieu d'un navire : l'astronomie nautique s'est longtemps bornée au calcul de la latitude, d'abord uniquement par la hauteur de la polaire, puis par la hauteur méridienne du soleil : c'est au XVIII^e siècle seulement que les procédés astronomiques pour le calcul de la longitude ont acquis une précision suffisante. Dépourvus de points de repère sur la surface mobile des eaux, dépourvus de connaissances exactes sur les routes naturelles que la mer et le ciel leur traçaient, les marins considéraient les espaces océaniques à peu près de la même manière que les voyageurs terrestres considéraient les déserts de dunes mobiles privés d'oasis et de points d'eau : c'étaient des espaces à éviter. L'œcoumène maritime, qui s'étendait sur toute ou sur presque toute la surface des mers intérieures comme la Méditerranée et les fosses de l'Insulinde, n'occupait qu'une lisière étroite sur les fronts océaniques des continents, où il était restreint par la crainte de l'espace sans bornes.

39. **Idées anciennes sur la petitesse des mers et sur le développement de l'insularité.** — Quoique le caractère indéfini de l'espace maritime parût, avant Colomb, s'imposer aux hommes, de manière à arrêter tout *raid* à travers l'Océan, l'esprit humain, habitué à se mouvoir dans un cadre spatial défini et pourvu de points de fixa-

tion nombreux, se faisait volontiers illusion sur l'étendue véritable de la mer et sur la quantité ainsi que sur l'importance des points de fixation insulaires qui s'y trouvaient. Avant la reconnaissance scientifique du globe, poursuivie de la fin du XV^e siècle jusqu'à nos jours, rien ne fut plus commun dans les anciennes sociétés civilisées que la croyance à la proximité de continents situés au-delà des mers, ainsi que la croyance à l'existence d'îles nombreuses semées dans l'espace maritime et à la médiocre grandeur absolue de cet espace. Par ces idées mêmes on se rend compte de la grande difficulté avec laquelle l'esprit humain s'est adapté aux notions de l'étendue véritable de la mer et de la rareté relative des espaces insulaires dans les milieux océaniques. Si ces notions ont mis un temps très long à venir au jour, cela provient surtout de la naissance et du développement des sociétés civilisées autour de mers intérieures, où l'espace maritime était étroitement limité et semé de myriades d'îles. La proportion des terres et des mers en Méditerranée ne donnait aucune idée de la proportion qui existe dans l'Atlantique; de même, les peuples d'Extrême Orient ne pouvaient que se tromper, en appliquant au Pacifique les règles de rapports entre les terres et les mers que devaient leur suggérer la mer Jaune, la mer de Chine et les mers de l'Insulinde. Sans doute, à cette raison générale se sont ajoutées, sur bien des points, pour rapetisser l'étendue marine et pour multiplier les îles fabuleuses, des légendes sacrées, des mythes héroïques et religieux, des récits de voyageurs dupes d'illusions et de mirages aussi fréquents sur les eaux marines que dans les déserts, et enfin de simples fables. On trouverait toutes ces sources variées à l'origine des traditions qui ont servi à la construction des

cartes européennes où les hommes du moyen âge essayaient de représenter la surface et les limites de l'Atlantique, en tout ou en partie : carte catalane, carte du camaldule Fra Mauro, globe de Martin Behaim de 1492, pour ne citer que ces exemples; et l'on peut ajouter que ces légendes avaient la vie tellement dure, que l'on voit les îles fabuleuses de l'Atlantique se perpétuer jusque sur la mappemonde d'un géographe aussi consciencieux et aussi informé qu'Ortelius (1587). Mais précisément, ces légendes n'auraient pas subsisté si longtemps, sans la croyance profondément enracinée chez les hommes d'Europe et d'Asie que les mers étaient toutes *méditerranéennes*, comme celles qu'ils avaient sous les yeux et qu'ils avaient coutume de parcourir. Cette idée les entraînait à croire que les mers étaient plus petites qu'elles ne sont en réalité, que le développement des continents était plus grand que celui des eaux, et que ces eaux elles-mêmes étaient semées de nombreux points de fixation insulaires qui corrigeaient en quelque sorte l'immensité de l'espace. Ce sont même ces idées fausses qui ont aidé, en dernière analyse, l'homme du xv^e siècle à triompher de la terreur que lui causait l'espace maritime : sans elles, l'expédition de Colomb à la recherche des Indes par l'W. n'aurait eu lieu ni à l'époque, ni sous la forme que nous connaissons.

Humboldt, qui, en étudiant les raisons de la multiplication prodigieuse des îles sur les cartes atlantiques du moyen âge, donne une place trop grande, selon nous, à la simple fantaisie des dessinateurs et au désir qu'ils avaient « d'indiquer les terres vaguement décrites par les anciens », reconnaît pourtant que « la persuasion intime de l'existence de terres, éparses dans l'espace inconnu des mers, est de

beaucoup antérieure à la construction des mappemondes. »[1] Mais, d'après lui, cette persuasion provient uniquement de la tendance de l'homme à accroître, par l'imagination, l'étendue de l'espace planétaire habitable, par suite d'une sorte d'appétit de l'indéfini. « Il paraît si naturel à l'homme de rêver quelque chose au-delà de l'horizon océanique, que même à l'époque où la terre était encore considérée comme un disque à surface plane ou légèrement concave, on pouvait croire qu'au-delà de la ceinture de l'océan homérique il y avait quelque habitation des hommes, un autre œcoumène, le *lôkâlôkâ* des mythes indiens, anneau de montagnes placé au-delà de la septième mer[2] ». Nous croyons au contraire que c'est, non par appétit de l'indéfini, mais par impuissance à se représenter l'étendue de l'espace océanique et par tour d'esprit méditerranéen et insulaire, si l'on peut dire, que le hommes du moyen âge ont couvert d'îles l'océan qu'ils imaginaient, et ont en même temps fortement diminué son étendue, par rapport aux terres émergées.

Il n'est donc pas surprenant de trouver au moyen âge, dans les écrits qui donnent aux idées courantes une forme doctorale et dogmatique, la petitesse de l'espace océanique affirmée comme une vérité indiscutable. Cette tendance ne contredisait pas la crainte instinctive que les marins avaient de l'espace indéfini ouvert au-delà du détroit de Gibraltar : tendance dogmatique et crainte instinctive se complétaient et se corrigeaient plutôt. Les frayeurs mêmes des rares navigateurs qui s'étaient aventurés sur l'espace océanique avaient contribué à peupler l'océan sans bornes

[1] Humboldt, 1, t. II, p. 156-157.
[2] Humboldt, 1, t. I, p. 114.

d'îles fabuleuses, « entrevues dans les brumes du soir » ; ces apparitions, quoiqu'elles ne fussent jamais confirmées, avaient pour résultat, dans l'esprit des hommes de science comme dans celui des marins, une sorte de rapetissement de l'Océan occidental.

On ne peut donc être surpris des idées exprimées par Roger Bacon, en 1267, et par Pierre d'Ailly, en 1410. Ce dernier, dans le chapitre VIII du traité de *Imagine Mundi*, qui a sûrement inspiré et guidé Colomb, traite de l'étendue de l'œcoumène (*De quantitate terræ habitabilis*) ; il croit, d'après le livre apocryphe d'Esdras, que cette étendue s'élève aux $\frac{6}{7}$ de la planète, et que la mer ne recouvre, par conséquent, que la septième partie du globe. Même après la traversée de l'Altlantique, ces idées subsistaient, de même que les îles légendaires se perpétuèrent jusqu'à la mappemonde d'Ortelius. « Je vous le répète, écrivait Colomb aux rois Catholiques, le 7 juillet 1503, le monde n'est pas si grand que le vulgaire l'imagine ;... d'ailleurs, six parties de la surface du globe sont à sec, la septième seulement est couverte d'eau. »[1]

Ainsi l'esprit humain, croyant à la petitesse des mers et à un développement extrême de l'insularité, n'avait pu acquérir une notion nette des vides maritimes qui existaient dans l'œcoumène, et dont il avait pourtant une crainte instinctive. Rien ne montre mieux qu'il n'y avait aucune relation océanique entre les sociétés qui existaient à la surface des continents : chacun des grands groupes continentaux, Eurasie et Amérique, vivait d'une vie autonome, et si des relations ont existé entre eux avant le XV^e siècle, elles se

[1] HUMBOLDT, t. I., p. 83.

sont établies, soit par les voies continentales, soit par les détroits et par les mers resserrées.

40. **Le vide atlantique et le problème normand.** — L'Atlantique a été longtemps un grand vide, dont le comblement a marqué une étape décisive dans l'adaptation maritime des peuples de l'Europe occidentale. Cet Océan, qui a joué pendant des siècles un rôle d'écran impénétrable, ne présente pas cependant, à première vue, d'insurmontables difficultés au point de vue de l'espace. Au lieu d'être aussi étendu dans le sens de la latitude que dans celui du méridien, comme le Pacifique, l'Atlantique forme une longue vallée marine qui va de la région polaire arctique à l'océan austral, et qui, sur quelques points, se trouve assez resserrée, par exemple au nord, entre les îles Britanniques et Terre-Neuve, et surtout sur l'équateur, entre la côte africaine (cap des Palmes), et la côte brésilienne (cap Saint-Roch). Les courants atmosphériques réguliers ou variables, comme les alizés et les vents d'ouest, et les courants marins des hémisphères N. et S., avec leur va-et-vient des côtes d'Amérique à celles d'Europe et d'Afrique, jettent des ponts naturels entre les deux continents. Mais ni les étranglements entre les masses continentales, ni les facilités de circulation offertes par la mer elle-même n'ont suffi à assurer, avant le XV^e siècle, des communications régulières d'un bord de l'Océan à l'autre. Même si l'absence de toute preuve historique véritable et l'abondance des légendes merveilleuses et inexactes ne démontraient pas que les races humaines n'ont jamais traversé l'Atlantique avant Colomb, la solitude profonde que trouvèrent les premiers explorateurs dans les îles océaniques, vierges jusqu'à eux de tout pas humain, malgré

les commodités qu'elles offrent à la vie, prouverait à elle seule que si ces îles, comme l'a montré Wallace, sont le plus souvent autonomes au point de vue biologique et possèdent une flore et une faune particulières, leur autonomie comportait encore l'absence de l'homme. Les archipels situés à proximité des continents étaient les seuls habités : par exemple, les Lucayes et les Antilles à l'arrivée de Colomb, les Canaries lors du débarquement de Jean de Béthencourt ; mais il n'y avait personne dans les îles océaniques lointaines, qui n'avaient jamais servi d'étapes à d'anciens déplacements de peuples. Les Açores étaient inhabitées quand les Portugais les découvrirent en 1427 ; de même les Bermudes, à l'arrivée des Espagnols en 1510 ; de même l'Ascension, Sainte-Hélène et Tristan da Cunha ; de sorte que sur toute la zone centrale de l'Atlantique, depuis les glaces flottantes qui dérivent du pôle nord jusqu'à celles qui remontent des mers antarctiques, le vide a été complet jusqu'au voyage de Colomb[1].

Cependant, une communication s'est établie par le nord, au moyen âge, entre les terres d'Europe et celles d'Amérique. Cette communication n'a eu aucune valeur au point de vue ethnique et social, puisque rien n'en est sorti : aucune voie de circulation permanente n'a relié les deux continents à travers l'espace atlantique, aucune fusion de races ne s'est élaborée, aucun peuple américain ne s'est greffé sur les peuples d'Europe, et réciproquement. Toutefois, comme l'établissement de la voie éphémère dont nous parlons a été la conséquence immédiate des lois naturelles et de la configuration des côtes, nous devons en dire quelques mots. C'est la voie d'expansion qui a

[1] Helmholt, t. VIII (*Atlantischer Ozean*), p. 583-610.

conduit, au xe siècle, les *Vikings* du Danemark et de Norvège vers les côtes du Groënland et du Labrador.

Il est facile de constater, à l'examen de la carte, que pour arriver sur les côtes d'Amérique cinq siècles avant Colomb, les Vikings, habitués aux longues randonnées qui les ont menés des rivages de Norvège à ceux d'Italie, n'ont pas eu besoin d'une audace particulière. Ils ont trouvé comme les piles d'un pont naturel d'Europe en Amérique dans les Shetland, les Faroër, l'Islande et le Groënland, car entre chacune de ces terres il n'y a jamais plus de 500 milles marins, au lieu des 3000 milles hors de toute vue de la terre qui séparent les pays tempérés de l'Europe et de l'Amérique septentrionale. Dès qu'ils furent arrivés en Islande, en 874 de notre ère, ils étaient en mesure d'atteindre les terres américaines, où ils parvinrent un siècle plus tard avec Eric le Rouge; ils prirent terre sur le Groënland, puis, au-delà du détroit de Davis, sur le Labrador et au sud de l'embouchure du Saint Laurent (*Markland* et *Vinland*). Il est impossible de savoir au juste quelles furent les terres occupées par eux; on ne connait pas non plus leurs rapports avec les peuples américains, puisque la colonisation norvégienne n'a laissé aucune trace : les effets des entreprises d'Eric le Rouge et de ses successeurs demeurent un problème insoluble. Ce qui est certain, c'est que la communication établie au xe siècle fut rompue au xive; il est certain aussi que la voie nouvelle ouverte par les Vikings à l'expansion transocéanique de l'Europe ne fut suivie par personne. L'espace atlantique que les Vikings avaient tourné, mais non franchi, au moyen des passes resserrées du Nord, opposa jusqu'à Colomb un obstacle insurmontable aux mouvements généraux de la circulation humaine. Il convient de remarquer

qu'en tout cas, les Vikings n'ont pu avoir aucune relation avec la masse des peuples américains, car les rivages où parvinrent les Européens du nord étaient déserts ou habités par de rares tribus éparses.

41. **Le vide pacifique et le problème asiatico-américain.** — Pour le vide dans l'œcoumène que déterminait l'étendue immense du Pacifique, les questions qui se posent sont plus complexes.

A première vue, le Pacifique est un obstacle plus difficile encore à surmonter que l'Atlantique. Son étendue est double (160 millions de kilomètres carrés au lieu de 80); cette étendue, au lieu de se répartir surtout dans un sens comme celle de l'Atlantique, se répartit à peu près également dans le sens du méridien et dans celui de la latitude. La circulation générale des vents et des courants, dans cet espace si vaste, atteint un développement presque indéfini, qui l'empêche de s'accentuer et de tracer des routes aussi précises que dans les couloirs étroits des mers resserrées, où la topographie canalise et fixe la circulation. Ce développement ajoute encore aux difficultés qui proviennent, dans le Pacifique, de l'étendue absolue de cette mer. Toutefois, il convient de remarquer que deux caractères géographiques généraux atténuent et corrigent un peu l'immensité de l'espace pacifique. Au N., les deux continents d'Amérique et d'Asie se rapprochent bien plus l'un de l'autre, soit par eux-mêmes, soit par leurs arcs insulaires, que ne le font, au N. de l'Atlantique, les continents d'Amérique et d'Europe : non seulement les Aléoutiennes jettent un pont du Kamchatka à l'Alaska, comme le font l'Islande et les Faroër du Groënland à l'Europe, mais les deux continents se touchent presque, au point de

ne laisser entre eux que quelques dizaines de kilomètres, au détroit parfois glacé de Behring. Ensuite, entre les tropiques, le Pacifique est par excellence un océan insulaire, dans toute sa partie occidentale et centrale ; la partie orientale, seule, correspond aux déserts d'eau de la vallée atlantique. L'activité des forces éruptives qui ont multiplié les terres nouvelles sur les failles de dislocation du Pacifique, l'activité des constructions coralliennes éparpillées sur tout l'*axe insulaire* des Carolines au Pomotou, ont abouti à semer sur la surface du Pacifique une grande quantité d'œcoumènes fractionnés, nouveaux venus sur la planète, comme l'homme lui-même, et propres, à première vue, à favoriser son expansion à travers l'océan.

Malgré ces éléments favorables, il semble très douteux que les races humaines se soient tracé de grands chemins à travers le vide pacifique, d'Amérique en Asie.

Deux sortes de communications auraient pu, soit tourner, soit traverser le vide. La première est analogue à la vieille route des Vikings : c'est la route si facile d'Asie en Amérique par les Aléoutiennes et par le détroit de Behring. La seconde aurait uni les archipels coralliens orientaux aux côtes de l'Amérique équatoriale et tropicale.

Il est probable que la première route, si elle n'a jamais été un grand chemin des hommes et des choses, a tout de même été suivie, et qu'il s'est produit, par la mer de Behring et par les Aléoutiennes, un mélange des peuplades boréales et subpolaires qui vivent clairsemées, d'une part, au N. E. de la Sibérie, et de l'autre dans l'Alaska et dans le N. de la Colombie britannique. Ces communications n'atteignirent sans doute jamais, du côté de l'Asie, les peuples civilisés de la race mongole, Chinois et Japonais. « Quel intérêt, demande Humboldt, pouvait attirer au delà

du 50e de lat. N. des peuples qui habitaient d'heureux climats, et dont les navigations, comme leur boussole, étaient plutôt dirigées vers le sud[1]? » Toutefois, il n'est pas sans exemple que, du temps de la navigation à voiles, les hasards de la mer aient jeté sur la côte américaine des marins et des marchands chinois et japonais. « Le 1er janvier 1833, une jonque de Yeddo, ayant des Japonais à bord, vint s'échouer près d'Honoloulou, dans les îles Sandwich; l'année suivante, une autre jonque, jetée par un coup de vent sur la côte d'Amérique, a naufragé à l'entrée du détroit de Juan de Fuca, près de la pointe Martinez. D'abord faits prisonniers par les Indiens, les Japonais furent recueillis par les agents de la compagnie d'Hudson, puis envoyés à Londres et de là dans l'Inde[2] ». Mais ces faits sont tout accidentels ; ils aident seulement à comprendre comment des relations maritimes ont pu s'établir, à l'extrémité septentrionale du Pacifique, entre les tribus asiatiques et les tribus américaines : ces relations, commencées peut-être à la suite de la dérive des courants ou à la suite de coups de vent semblables à celui qui jeta des Japonais au détroit de Juan de Fuca, ont continué grâce au pont des Aléoutiennes et à la médiocrité de l'espace de la mer de Behring.

Si actives qu'on les suppose, ces relations entre les deux continents n'ont pas dépassé une zone assez restreinte. De même qu'au N. E. de l'Amérique, les Normands du Labrador ne sont pas entrés en contact avec la masse des peuples américains, de même les courants migrateurs du N.E. de l'Asie à l'Amérique n'ont pas atteint, semble-t-il, les civilisations américaines étagées sur les plateaux qui

[1] Humboldt, 1, t. II, p. 65.
[2] Duflot de Mofras, t. II, p. 329-330.

dominaient les côtes du Pacifique. On n'entrevoit aucune relation historique possible entre les Indiens de l'archipel de la Reine-Charlotte et les Aztèques du plateau de l'Anahuac. Par terre, ces relations étaient impossibles, car des forêts impénétrables et des déserts séparaient le Mexique de la Colombie britannique. Par mer, des relations côtières seraient plus vraisemblables, car le courant de Californie porte des latitudes subpolaires vers les latitudes tropicales. Mais, comme nous le verrons plus tard, les migrations côtières jalonnent d'habitude leurs routes de place en place, sur la côte, par des établissements dont quelques vestiges auraient sans nul doute subsisté. Tout au moins, le passage d'un courant humain important eût-il valu quelques lueurs de civilisation à l'ancienne Californie. Or, tous les explorateurs de cette côte, de Drake à Vancouver et à Marchand, en parlent comme d'un pays entièrement livré à la sauvagerie primitive.

Ainsi, quoique les relations entre le N. E. de l'Asie et le N. W. de l'Amérique aient été plus durables que les navigations normandes de la Norvège au Vinland, elles n'ont pas beaucoup plus d'importance ni pour le peuplement américain, ni pour la fusion des sociétés américaines et asiatiques, ni pour la suppression du vide pacifique par les courants de migration spontanée. Il nous faut chercher maintenant plus au S., dans les zones tropicales, si la liaison qui ne s'est pas établie dans l'immense bassin du nord a pu se faire au moyen des archipels coralliens et éruptifs de la région centrale.

Ces archipels, comme nous aurons l'occasion de le montrer (chap. VII), ont été traversés par des courants migrateurs dont les principaux ont été orientés, selon A. Bernard, de l'ouest à l'est, et qui ont abouti à un peu-

plement presque uniforme des îles malayo-polynésiennes, des Hawaïi à la Nouvelle Zélande et des Carolines à l'île de Pâques. Mais les archipels situés à l'extrême est, les Hawaïi, les Marquises, les Pomotou, sont encore séparés des terres américaines par des espaces à peu près égaux à la largeur moyenne de l'Atlantique, et les îles situées près des côtes d'Amérique, fort rares du reste, échappent aux lois du peuplement malayo-polynésien ; car, comme les îles atlantiques, les deux groupes des Galapagos et de Juan Fernandez étaient déserts quand les Espagnols y abordèrent.

A en croire certaines légendes, les civilisations de plateau qui se développèrent au Mexique et au Pérou auraient eu de lointaines relations avec la mer. « La tradition de l'ancien Mexique attribue l'introduction d'une civilisation supérieure à un grand prophète (Quetzalcoatl), qui vint en bateau aborder à la côte de Panuco. Il fut prêtre, législateur et roi dans le royaume des Toltèques. Il abolit les sacrifices humains, enseigna l'astronomie, régla les fêtes annuelles, etc. Après avoir longtemps séjourné dans le royaumes de Toltèques, il revint à son bateau entouré de serpents et quitta le pays sans laisser de traces[1] ». Au Pérou, les Quichua auraient connu les Galapagos : une légende péruvienne attribue à Toupac-Inca-Yupangui la découverte de l'île du Large et de l'île du Feu[2].

Mais ces récits dépourvus de tout fondement authentique ne sauraient prévaloir contre les contrastes si frappants qui existent, au point de vue maritime, entre les côtes américaines du Pacifique et les archipels polynésiens.

[1] Gumplowicz, p. 276, n° 2.
[2] Reclus, 1, t. XVIII, p. 465.

Non seulement les civilisations du Mexique et du Pérou avaient un caractère essentiellement continental qui n'aurait pas manqué de se modifier sous les influences d'outre mer, mais l'état de grossièreté primitive où sont demeurés, sur les côtes de l'Amérique, l'art nautique et les constructions navales, s'oppose très vivement à l'habileté de constructeurs et de marins acquise par les Malayo-Polynésiens, dans leurs traversées d'archipel en archipel. On ne comprend pas comment les marins de la partie centrale et occidentale du Pacifique n'auraient pas transporté sur les côtes de l'Amérique tropicale leur habileté et leur savoir, s'ils étaient parvenus à atteindre ces terres. Au lieu des embarcations grossières du Pérou et de l'Ecuador, *balsas* et *jangadas*, simples radeaux avec une voile, à peine capables de gouverner, on aurait connu les pirogues simples et doubles et la manœuvre du balancier sur les côtes d'Amérique, comme en Malaisie et en Polynésie. Comme rien de pareil n'existe, il est probable qu'aucune communication ancienne n'a relié l'Amérique et les archipels tropicaux du Pacifique.

Toute la partie orientale du Pacifique, du N. au S., se présente donc à nous comme un ancien vide dans l'œcoumène, dont les analogies avec l'Atlantique sont singulières. Comme l'Atlantique, c'est un long bassin maritime étendu du N. au S., dans le sens de la latitude ; comme l'Atlantique, cet espace océanique a été anciennement tourné par le N., sans grand résultat au point de vue de la transformation et de la fusion des communautés humaines ; comme le vide atlantique, le vide pacifique n'a été réduit ou supprimé que depuis que l'homme d'Occident a fait la conquête maritime de la planète.

42. **Le vide austral.** — Aux vides atlantique et paci-

fique s'en ajoute un troisième, dont l'importance est moins grande au point de vue des communications permanentes établies entre les groupes humains, mais qui a joué cependant son rôle dans la distribution des hommes sur la surface planétaire habitable. C'est le vide austral, créé par la jonction, au S. des 37e, 44e et 56e degrés de latitude, des espaces maritimes de l'Océan Indien, du Pacifique et de l'Atlantique, qui se prolongent sans aucune terre considérable jusqu'à la limite des glaces. Les trois continents d'Amérique, d'Afrique et d'Australie-Tasmanie se terminent en pointes plus ou moins émoussées qui font face, au cap Horn, au cap de Bonne Espérance et au cap Sud de Tasmanie, à cet Océan indéterminé qui réalise, aujourd'hui encore, le vide le plus absolu dans l'œcoumène, puisqu'au S. des routes des navires et des terrains de chasse des baleiniers on n'y trouve plus rien, même en mer libre. Les quelques îles océaniques qui émergent de loin en loin dans cet immense espace sont encore inhabitées ou l'ont été jusqu'à la prise de possession européenne ; ni les unes ni les autres n'ont eu leurs peuplades primitives (*Naturvölker*). Tel a été le cas des Malouines, de Diego Alvarez, des îles Marion et Crozet, de Kerguelen et de Heard, des îles Auckland, Campbell et Macquarie, et même des Mascareignes, malgré la position de ces îles sous des latitudes déjà tropicales et au voisinage de Madagascar.

La puissance d'isolement de l'Océan austral a changé en impasses, avant l'établissement de la circulation océanique générale des hommes et des choses, toutes les pointes méridionales des continents. Les routes des migrations spontanées et du commerce primitif se détournaient de ces extrémités du monde, qui servaient, comme les

presqu'îles écartées et peu accessibles dont nous avons parlé plus haut (§ 27), de refuge aux races faibles et vaincues, que leur misère physique ou intellectuelle ou leur manque de cohésion sociale condamnaient à recourir à cet asile. L'infériorité si remarquable des Fuégiens de l'Amérique du Sud, des Hottentots et des Boschimans de l'Afrique australe, et la rapide extermination des Tasmaniens (quoique cette dernière race fût très supérieure aux précédentes et eût émigré par mer, au lieu d'être refoulée par terre), montrent bien l'action déprimante de l'immense vide austral sur les parties de l'œcoumène qui l'avoisinaient de près. La présence du vide et des impasses terrestres déterminait une sorte de sélection à rebours dans le peuplement de l'œcoumène austral, où s'entassaient les résidus les moins assimilables des fusions, des mélanges, des migrations et des guerres qui se déroulaient sur les continents.

---

## CHAPITRE VI

### MÉLANGE DES PEUPLES DANS LES MERS EN BORDURE ET DANS LES BASSINS FERMÉS.

43. Les Méditerranées et leurs caractères généraux. — 44. Peuplement par les côtes dans la Méditerranée d'Europe et dans l'Insulinde. — 45. Fragilité politique du peuplement côtier. — 46. Résultats des combinaisons ethniques : peuples et langues composites. — 47. Les mers en bordure : mers du Nord de l'Europe. — 48. Mers de l'Inde. — 49. Le mélange des peuples et la concentration urbaine.

43. **Les Méditerranées et leurs caractères généraux.** — Pendant que les grands Océans, développés dans le sens de la latitude, ont empêché pendant longtemps toute fusion et même toute communication entre les principaux groupes humains, les Méditerranées, bassins à demi fermés, clos par des archipels comme la mer des Antilles ou les mers de l'Insulinde, ou par de grandes presqu'îles comme la Méditerranée d'Europe, et développés les uns et les autres dans le sens du méridien, sous des climats chauds ou tièdes qui favorisaient une extension rapide de l'œcoumène, sont devenues les centres de rencontre des peuples, et, par suite, les zones de formation de variétés sociales sans cesse renouvelées. Sans doute, les trois Méditerranées n'ont pas la même valeur à ce point de vue. Ce que nous savons de la destinée historique de la Méditerranée d'Europe nous autorise à la présenter comme le type le plus complet du centre géographique où les peuples se

rencontrent *continuellement*, tantôt pour fusionner, tantôt pour accentuer les oppositions ethniques et sociales qui existent entre eux. Nous pourrons en dire autant, quoique à un moindre degré, des Méditerranées de l'Insulinde, où les variétés en présence sont au moins aussi nombreuses que dans la Méditerranée d'Europe, mais où l'infériorité générale de l'organisation politique, due en partie à un fractionnement insulaire excessif, empêche les oppositions d'être aussi tranchées et les fusions de produire des résultats aussi définis[1]. Quand à la mer des Antilles, elle est à tous égards inférieure aux deux autres comme centre d'opposition aussi bien que de fusion. Cette infériorité peut provenir, pour une partie, de l'ignorance où nous sommes du passé historique de l'Amérique centrale, jusqu'à une date très récente : mais elle provient aussi de raisons purement géographiques. Le caractère général méditerranéen, qui comporte avant tout une grande richesse, soit en presqu'îles, soit en îles, est moins accentué dans la mer des Antilles que dans les deux autres Méditerranées. Comparée à la Méditerranée d'Europe, elle est bien pauvre en presqu'îles, et ces presqu'îles ont une médiocre étendue et un médiocre développement de rivages : on ne peut mettre en parallèle la Floride et le Yucatan, d'une part, avec l'Espagne, l'Italie, la péninsule des Balkans et l'Asie mineure de l'autre. Comparée aux mers de l'Insulinde, la mer des Antilles comprend relativement peu d'îles. L'arc unique des Antilles se développe sur une seule ligne de Cuba à la Trinité, tandis que l'Insulinde est formée par le croisement de deux grands arcs, celui de Sumatra à la Nouvelle

[1] Au point de vue politique *seulement*. V. plus loin pour la comparaison des deux mers au point de vue social.

Guinée, celui de la Nouvelle Guinée aux Philippines, et qu'entre les deux se développe encore le monde insulaire de Bornéo et de Célèbès. Donc, bien que la Méditerranée des Antilles soit comparable aux autres par sa situation générale, les caractères géographiques dont la somme fait une Méditerranée se sont trouvés très affaiblis entre les deux Amériques, tandis qu'ils ont obtenu leur signification et leur développement complets entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique, aussi bien qu'entre l'Asie et l'Australie.

Nous avons déjà noté (§ 29), l'instabilité physique et la variété de structure des espaces méditerranéens. Les mers encaissées et relativement profondes qui ont rempli ces fosses étroites bordent des pays où l'on remarque de suite la complication et la jeunesse du relief, que les secousses terrestres comme les éruptions et les séismes rendent très sensibles. Dans le Maghreb, en Europe et en Asie mineure, les plissements montagneux alpins et leurs lignes filiales enserrent entièrement la Méditerranée dans leurs ramifications, en ne laissant ouverte que la partie S. et S. E., où le désert africain borde la mer intérieure par une lisière de côtes rectiligne qui fait contraste avec le reste de la Méditerranée. Les îles et les mers de l'Insulinde sont des témoins de la submersion partielle qui a affecté les plissements montagneux de l'Asie, à leur extrémité orientale et sud orientale, développée en éventail vers le Pacifique. Dans l'une comme dans l'autre mer, les lignes de structure, si complexes, ont un développement sous-marin aussi bien que continental. Cela explique le sectionnement des Méditerranées en bassins peu étendus, ainsi que leur richesse en articulations insulaires et péninsulaires. Et ces faits se rattachent par des liens très étroits à la formation sociale des peuples méditerranéens.

Comme les côtes des Méditerranées ont vue, toutes, sur des côtes situées en face, à peu de distance, l'espace maritime, dès les premiers temps de l'évolution historique, a presque cessé d'être un obstacle pour devenir un ruban ou un centre de jonction. Les premières rues et les premiers carrefours fréquentés de la planète ont été ceux de la Méditerranée d'Europe. En particulier, l'Archipel avec sa multitude d'îles, les Dardanelles et le Bosphore avec l'étranglement extrême du passage maritime, ont favorisé de tout temps le passage des peuples d'Asie en Europe, d'Europe en Asie. Pareillement, les Malais n'ont eu aucune peine, dans l'Insulinde, à passer d'une île à l'autre. Il y a peu de grands événements qui n'aient eu leur répercussion au moins dans une moitié de la Méditerranée d'Europe, et les îles de l'Insulinde, depuis que nous les connaissons, suivent d'une manière plus ou moins rapide une évolution à peu près semblable. Cela montre l'espèce de solidarité politique, signe extérieur de la solidarité sociale, qui ne peut manquer de s'établir entre les riverains d'espaces maritimes aussi resserrés que les Méditerranées, où les activités humaines doivent s'opposer ou s'accorder, et ne peuvent se désintéresser les uns des autres.

Toutefois, si la jonction, et par suite le mélange des peuples, sont favorisés par la constitution physique des Méditerranées, celle-ci ne concourt pas moins à souligner, souvent avec une force extrême, la multiplicité et l'opposition sociale des groupes qui vivent sur les rivages méditerranéens. Ce que nous avons dit plus haut pour l'Insulinde s'est appliqué aussi, à un moindre degré, à la Méditerranée d'Europe : dans l'une comme dans l'autre, les articulations côtières ou insulaires ont préservé souvent l'autonomie des groupes, et par suite les contrastes mo-

raux et sociaux qui existent entre ces groupes, et qui sont accusés avec d'autant plus de vivacité que les groupes vivent côte à côte dans un espace restreint. Cet espace est hétérogène à cause de la variété structurale des Méditerranées, et il est sectionné par la mer : ce sont deux raisons pour que les sociétés méditerranéennes, malgré leurs communications nombreuses et malgré des fusions partielles, ne puissent évoluer vers ce nivellement que la circulation économique et les efforts politiques réussissent à opérer dans les grands espaces continentaux, lorsque ceux-ci présentent peu d'obstacles naturels. Il est instructif de comparer à ce point de vue la plaine russe et la Méditerranée d'Europe. On peut entrevoir l'époque où les nombreuses diversités ethniques que présente la Russie d'Europe seront ramenées à une diversité bien moindre et même à l'unité complète, tandis que rien de pareil ne semble possible, dans l'avenir le plus lointain, pour la Méditerranée, où cependant le travail de rapprochement qui résulte de la facilité des communications a commencé depuis bien des siècles déjà.

Ainsi, les espaces méditerranéens semblent destinés, à la fois, à préparer la fusion des peuples, qui résulte du va-et-vient actif des hommes et des choses, et à accentuer la vivacité de leurs contrastes, qui résulte du sectionnement maritime et insulaire, et de l'hétérogénéité de l'espace. Entre ces deux termes existe une antinomie apparente : ils ne sont pas contradictoires, mais contraires. Les forces de fusion et les forces de contraste peuvent agir simultanément, dans le plan de l'espace, sur deux régions différentes des Méditerranées ; elles peuvent aussi agir successivement, dans le plan du temps, sur une même région. Les unes ou les autres l'emportent selon le poids

ajouté dans la balance par les agents historiques ou par les agents géographiques secondaires, qui poussent, tantôt à la fusion, tantôt à l'opposition.

On peut même soutenir avec vraisemblance que les agents géographiques secondaires poussent plutôt à l'opposition qu'à la fusion des peuples.

Par exemple, les côtes de la Méditerranée d'Europe sont remarquables par leurs profils très déclives. De même que le plateau continental est réduit presque partout à une lisière très étroite, et qu'à peu de distance du rivage on trouve les grandes profondeurs, de même les côtes s'élèvent en terrasses, en gradins et en pentes montagneuses. D'innombrables villes maritimes s'étagent en escaliers au-dessus des côtes méditerranéennes. Tel est le cas d'Alger, de Constantinople, et des petits ports de la Grèce, de la Calabre, de la Sicile, de la Sardaigne, des îles Ioniennes et d'une partie de l'Asie Mineure.

Puis, dans la Méditerranée d'Europe comme dans celle de l'Insulinde, les débouchés fluviaux sont rares et peu importants, soit à cause des conditions climatiques qui donnent aux rivières un régime torrentiel, soit à cause des plissements montagneux côtiers et du fractionnement péninsulaire et insulaire, qui empêchent l'extension du réseau fluvial. Pour ces raisons, les centres de peuplement côtier sont très souvent isolés les uns par rapport aux autres, et ils sont très souvent séparés de l'intérieur par de véritables barrières naturelles. Sur les côtes aux profils déclives, les communications ne se font pas par voie de terre d'un port à l'autre ; elles se font par mer seulement ; la ville maritime est donc orientée vers la mer, et rien que vers la mer ; elle ne prend pas racine comme centre de peuplement continental, et la difficulté de la pénétration

vers l'intérieur accentue encore cette séparation entre la ville côtière et les groupes sociaux éloignés de la mer. La médiocrité des fleuves conspire au même résultat, car il est rare, dans l'Insulinde en particulier, qu'ils puissent servir de traits de jonction utiles entre la partie continentale et la partie maritime des mondes méditerranéens.

44. **Peuplement par les côtes dans la Méditerranée d'Europe et dans l'Insulinde.** — Il résulte des considérations générales que nous venons d'exposer que le peuplement par les côtes, en particulier dans la Méditerranée d'Europe et dans les mers de l'Insulinde, a pris les allures d'un phénomène spécial, indépendant des mouvements de peuples qui se produisaient dans les masses péninsulaires et même dans les grands espaces insulaires, et capable seulement de modifier la population des petites îles et d'une zone côtière très étroite. Ce mode de migration des hommes a donc constitué surtout des peuples d'archipels, dont on peut comparer l'œcoumène à un tissu très-ondoyant, aux mailles très lâches : les Grecs dans la Méditerranée, les Malais dans l'Insulinde.

La Méditerranée d'Europe est une étendue-limite (*Grenzgebiet*), autour de laquelle se sont épanouis les rameaux des peuples de race blanche : Aryens[1] au N., Sémites à l'E., Hamites au S. Il semble que la primitive extension côtière s'est faite dans cette mer uniquement par des mouvements orientés de l'E. à l'W., de même que l'extension continentale s'est faite, en Eurasie, dans une direction à peu près identique. C'est en partant de l'E. que les colonies phéniciennes ont entouré les bassins

[1] Nous prenons ce terme dans son sens vulgaire, en faisant toutes réserves sur sa valeur scientifique, qui semble à peu près nulle.

méditerranéens, en Europe et en Afrique, d'une ceinture d'établissements, premiers modèles (à l'exception de Carthage, politique, guerrière et dominatrice), des comptoirs commerciaux dont les membres s'isolaient volontairement et se soustrayaient à la juridiction aussi bien qu'à l'influence du peuple chez lequel ils s'étaient établis, comme le font aujourd'hui les Européens dans les villes chinoises. C'est aussi vers l'W. que les Grecs dirigèrent leur principal effort, puisque leurs colonies littorales n'étaient nulle part aussi nombreuses et aussi rapprochées que dans le S. de l'Italie (Grande-Grèce). Mais le flux et le reflux continuels des mouvements de peuples, autour de la Méditerranée, ont substitué à la simplicité primitive des migrations côtières la complexité de directions variées, grâce auxquelles a pu se faire, sur certains points, la pénétration mutuelle des éléments ethniques. Les Grecs eux-mêmes ont conquis à l'hellénisme tout le bassin oriental de la Méditerranée, des côtes de la Crimée aux embouchures du Nil ; l'empire romain a imposé pendant plusieurs siècles, sur toute la lisière méditerranéenne, les formes sociales de la culture gréco-romaine ; les Arabes ont fait suivre la voie côtière à leur expansion vers l'E., vers le S. et vers l'W. de la Méditerranée ; les Vénitiens et les Génois du moyen âge ont repris la tradition insulaire et côtière des Grecs et des Phéniciens, dont ils ont fait revivre l'ancien esprit commercial et entreprenant dans la mer Ionienne, en Crète, dans l'Archipel, sur les côtes byzantines et jusqu'au fond de la mer Noire, à Caffa et à Théodosie ; les Turcs eux-mêmes, peuple du continent, ont pratiqué le peuplement côtier dans l'Afrique du Nord ; des mouvements du même ordre ont amené, dans la période moderne et contemporaine, les Espagnols, les

Français, les Italiens et les Anglais sur les côtes africaines de la Méditerranée. De toutes parts on constate l'extension côtière sous les formes qui lui sont propres, et qui peuvent se résumer comme suit : l'extension côtière se fait, non par le cheminement le long des côtes, mais par la traversée maritime vers les côtes situées en face, surtout aux points où les espaces resserrés facilitent le passage (détroit de Gibraltar, détroit de Sicile, Archipel, Dardanelle et Bosphore).

Comme nous le verrons plus loin (§ 45), ces migrations côtières donnent peu de résultats durables ; elles déterminent dans l'œcoumène une sorte d'agitation en surface qui n'atteint pas la répartition fondamentale des peuples et des races, lentement établie dans la suite des siècles. Les produits de la fusion maritime sont, le plus souvent, superficiels et extérieurs, si l'on peut dire (§ 46). Toutefois, les migrations maritimes déterminent la naissance et l'expansion des peuples d'archipels, qui sont si bien adaptés à leur œcoumène particulier, fractionné par la mer et cohérent grâce aux seules relations maritimes, qu'aucune migration ultérieure et aucune conquête étrangère ne réussissent à les déposséder sans retour. Les Grecs ont formé, dans la Méditerranée, un groupe insulaire et côtier dont la naissance a été protégée par les articulations et par les îles de l'Archipel. Son extension hors du monde insulaire que forme cette mer n'a pas été durable ; mais, dans l'Archipel, personne n'a pu extirper l'hellénisme ; c'est lui, au contraire, qui a fini par triompher des Slaves, des Arabes, des Francs, des Vénitiens et des Turcs tour à tour établis dans les îles, sur les golfes et sur les promontoires grecs[1].

[1] Philippson, p. 199-201.

L'extension côtière s'est faite inégalement sur les côtes N. et S. de la Méditerranée. Elle a été rapide et facile surtout sur la côte N. et sur celle du Maghreb, c'est-à-dire dans tout le domaine des plissements montagneux alpins; elle a été lente, pénible et clairsemée entre le golfe de Gabès et le Nil, sur la zone où les sables et les plateaux sahariens viennent jusqu'aux eaux méditerranéennes. Toutefois, il n'est aucune partie des côtes de la mer intérieure, même la partie désertique, qui n'ait senti ou qui ne doive sentir les effets du peuplement par les côtes. La Cyrénaïque n'a pas été la moins florissante extension de l'hellénisme, et le peuplement italien se réserve, pour l'avenir, les rivages de la Tripolitaine. Même sur ses côtes africaines, la Méditerranée a été tout entière entraînée dans le mouvement politique et social de l'Eurasie : la mer intérieure n'a rien d'africain, à proprement parler ; l'Afrique ne commence qu'au Sahara. C'est que l'uniformité des conditions climatiques, qui résulte elle-même pour une bonne part de l'espace maritime peu étendu en latitude, a donné à toutes les côtes de la Méditerranée une valeur à peu près identique comme œcoumènes ; nulle part l'extension côtière des hommes n'a été arrêtée par une transformation trop brusque des conditions de la vie. Les Phéniciens de Tyr qui émigraient à Carthage retrouvaient la nature de Syrie dans celle du Maghreb, et les Grecs avaient la vigne et l'olivier en Italie et en Sicile comme sur les côtes de l'Archipel. Aujourd'hui encore, les Français qui émigrent en Algérie sont surtout des gens du Languedoc et de Provence ; ni les uns ni les autres ne sont trop dépaysés quand ils passent des plaines du Languedoc à celles de la Mitidja et du Chélif, ou des Alpes brûlées de Provence aux pentes de

l'Atlas. Sur toutes les côtes méditerranéennes existe une nécessité générale, celle de l'irrigation artificielle, qui établit un lien évident entre des pays comme la Grèce, la Cyrénaïque, les régions de l'Atlas, la Huerta de Valence, le Languedoc et la Crau[1].

On ne peut discerner des affinités symétriques aussi nettes dans les mers et sur les côtes de l'Insulinde. Les pays qui vont de l'Indo-Chine à l'Australie sont trop insulaires et trop fractionnés pour qu'on y retrouve les courants de migrations réguliers que la Méditerranée doit à ses grandes péninsules et à son unité climatique et structurale. Pourtant, le peuplement par les côtes a été aussi le fait dominant de la répartition des hommes dans l'Insulinde, où les groupes malais établissent, de Sumatra à Céram et de Mindanao à Timor, une sorte d'uniformité ethnique sur le littoral et parfois dans l'intérieur (Sumatra et Java). Soit que les groupements malais soient les dérivés d'anciennes migrations provenues du continent asiatique ou de l'archipel japonais, soit, comme on a tendance à le croire aujourd'hui, qu'ils représentent la fusion, accomplie sur les côtes plus aisément qu'ailleurs, des primitifs habitants de l'Insulinde avec des produits de migrations fragmentaires qui auraient compris des Birmans, des Négritos, des Chinois, des Hindous, des Papous, il est constant que le dessin même de la côte, la vie maritime et les habitudes commerciales ont déterminé sur une multitude de points les modes particuliers de la migration indonésienne. Tout se passe à Bornéo, à Sumatra, à Java, comme si les Malais avaient été apportés par le flot sur les côtes qu'ils occupent. « Dans les pays malais, les rives

[1] Philippson, p. 208.

des fleuves sont dites droites et gauches, non d'après la marche du voyageur dans le sens du courant, mais au contraire comme s'il remontait de l'aval à l'amont, ce qui semble prouver que les colons sont venus de la mer; on a constaté aussi de grandes ressemblances entre les cases malaises et les barques; en maints endroits les villages ont l'aspect d'une flottille échouée[1]. » Même chose aux Philippines, où les villages littoraux tirent leurs noms génériques des barques malaises et chinoises, les *balangay* et les *sampans*. Les villes côtières et fluviales pleines de constructions flottantes (*rakit*), où une bonne moitié de la population vit sur l'eau, comme à Bandjermassing, donnent aussi l'idée d'une population dont les routes normales de déplacement sont marines et non terrestres : il semble que ces migrateurs d'autrefois soient toujours prêts à émigrer de nouveau par mer.

Cette extension littorale des Malais, que les Chinois et les Arabes ont imitée, dans une mesure moindre, aux Philippines, à Sumatra, à Ternate et à Tidore, a suivi une multitude de petites voies, comparables aux nervures délicates d'une feuille; cependant les Malais et leurs imitateurs maritimes n'ont pu prendre pied sur tout le riche développement côtier de l'Insulinde. Tandis que la Méditerranée d'Europe ne renferme pas une seule zone côtière qui n'ait été atteinte par mer, l'archipel indonésien contient beaucoup d'îles, et même des portions de côtes de grandes îles, que les mouvements de migration n'ont jamais touchées. Car l'insalubrité et l'épaisse forêt côtière ont détourné les efforts de la colonisation, sur une fraction considérable des côtes de l'Insulinde. Les côtes équato-

[1] Reclus, 1, t. XIV, p. 215.

riales des mers indonésiennes ont leurs Maremmes autrement étendues et dangereuses que celles de Toscane, et il n'y a rien de comparable, sur les côtes dénudées de la Méditerranée et dans sa flore particulière, à la forêt littorale des mers chaudes. L'unité méditerranéenne est faite d'une habitabilité à peu près égale à elle-même sur toute l'étendue de la Méditerranée, tandis que la nature indonésienne s'oppose souvent à l'extension de l'œcoumène, même pour des peuples aussi adaptés que les Malais à la vie maritime et côtière des zones tropicales. Avec la souplesse et la promptitude d'adaptation qui distinguent presque partout les peuples de la mer, les Malais ont colonisé, dans les mers de l'Insulinde, tout ce qui était colonisable : ils se sont incrustés dans tous les endroits habitables des côtes indonésiennes, et ils s'y sont établis assez solidement pour défier toute tentative de refoulement et d'expulsion.

45. **Fragilité politique du peuplement côtier.** — Cependant, si le peuplement par les côtes se fait assez aisément et offre à la fois le cadre et la matière au mélange de peuples qui, sur le continent, continueraient à vivre isolés, il est rare que ce peuplement aboutisse à la constitution de sociétés politiques durables. En effet, le peuple côtier ne présente jamais la masse compacte de sol occupé et la cohésion sociale qui sont nécessaires pour qu'un établissement politique vive et se perpétue. Le groupement des sociétés sur des îles d'une étendue médiocre, ou sur des points séparés de côtes articulées dont les relations s'établissent naturellement avec l'au-delà de la mer, et non avec les parties éloignées de la côte elle-même, fait du peuple et de la colonie côtière des agrégats morcelés et

faibles, destinés à servir de tremplin aux peuples continentaux et à ceux des grandes îles. Cette oppression du peuple côtier peut être pacifique ou guerrière; elle prend tantôt la forme d'une absorption qui ne laisse pas de traces de l'ancien peuplement côtier, comme il est arrivé aux colonies phéniciennes des côtes de la Méditerranée, et tantôt la forme d'une conquête brutale qui ne laisse subsister les peuples côtiers qu'à l'état de groupes subordonnés. De pareilles transformations sont souvent aidées par la faiblesse numérique de la colonie maritime. Car s'il est vrai que les mers ont transporté et transportent beaucoup plus de migrateurs qu'on ne le croyait autrefois, il est vrai aussi que les courants humains se dispersent et s'éparpillent volontiers sur la surface océanique, où ils ne sont pas concentrés et canalisés, comme les courants de migration terrestre, par la nécessité constante de la défense et par le choix de la route. Toute migration terrestre ressemble plus ou moins au déplacement d'une armée, comme les chercheurs d'or du Witwatersrand et du Klondyke nous en ont donné le plus récent exemple; au contraire la migration maritime, moins nombreuse en général, plus fractionnée, et sujette à s'émietter encore dès qu'elle arrive à son but, comme le montre l'éparpillement des colonies puritaines dans l'Amérique anglaise, n'aboutit qu'à grand peine à la formation d'un corps politique durable, surtout sur les côtes des Méditerranées, où le maigre filet d'extension côtière se perd si aisément dans les masses humaines continentales qui l'entourent de toutes parts.

L'exemple de la Méditerranée d'Europe nous montre nettement ce rôle passif des migrations maritimes méditerranéennes, condamnées, dans la plus grande partie des cas, soit à subir tôt ou tard les lois continentales, soit à

être entièrement submergées par les retours offensifs des peuples de l'intérieur. Sans remonter à l'ancienne extension phénicienne, qui a laissé si peu de traces et si peu de souvenirs durables, comment ne pas être frappé du caractère éphémère de l'hellénisme des Séleucides et des Ptolémées, sur les côtes de Syrie et d'Egypte ? Comment méconnaître que la domination romaine, malgré sa solidité et sa durée, n'a pu implanter le « romanisme » sur les côtes de l'Afrique du Nord[1] ? Et cependant, dans ce dernier cas, l'inexistence politique de la masse continentale du désert africain, auquel s'adosse le Maghreb, faisait la part belle aux établissements maritimes de la côte de l'Atlas : c'est la présence du Sahara et l'isolement presque insulaire du Maghreb qui donnent leur meilleure chance de durée aux peuplements français, espagnol et italien dans l'Afrique du Nord.

En fait, le cas du Maghreb excepté, et en réservant aussi celui de l'Egypte dont la situation est très particulière, les dominations politiques qui existent aujourd'hui dans la Méditerranée ne sont issues ni les unes ni les autres du peuplement côtier. Ce n'est pas en colonisant les côtes que les Russes sont arrivés à dominer dans la mer Noire, et que les Turcs se sont emparés du Bosphore et de l'Archipel. L'état italien est né en Piémont, l'état français dans l'Ile de France, l'état espagnol dans les Asturies et plus tard en Aragon et en Castille, très loin des centres du peuplement littoral, qui subissent à l'heure actuelle, de Gibraltar à Beyrouth, la loi du continent, mais qui ne la font pas.

C'est un spectacle analogue que nous offrent les Malais

[1] Philippson, p. 197.

de l'Insulinde, avec cette différence qu'ils n'ont pu être subjugués par une poussée continentale, puisqu'ils ont colonisé un archipel; pour eux la domination politique extérieure est venue d'outre mer, et elle seule a pu substituer aux petits états malais, à peine organisés et trop nombreux, le groupement de toute l'Insulinde en quelques grandes colonies européennes. Les Malais se sont toujours montrés incapables d'union, comme les Grecs de l'antiquité classique, et, pour les Malais comme pour les Grecs, cette incapacité s'appuie sur des motifs historiques ; mais elle a aussi pour cause la faible cohésion géographique propre aux peuples des micronésies et aux peuples côtiers.

46. **Résultats des combinaisons ethniques : peuples et langues composites.** — La fragilité politique des établissements issus du peuplement côtier ne doit pas nous faire méconnaître les importants résultats sociaux des courants de peuples qui ont traversé en tous sens les Méditerranées, pour déposer les alluvions les plus variées sur les côtes où s'agrégaient les colonies littorales. Le caractère essentiel de ces combinaisons ethniques, c'est leur complexité. Cette complexité est assez grande pour qu'il soit le plus souvent impossible de discerner, dans les nouveaux types sociaux qui se forment, leur principale filiation. L'exemple des Malais et des discussions auxquelles a donné lieu leur origine le montre d'une manière assez claire : mais les Malais ne sont pas le seul groupe dans ce cas ; on peut en dire autant de la plupart des populations purement côtières établies autour de la Méditerranée, Levantins, Maltais, Dalmates. La complexité des combinaisons ethniques côtières, si elle rend fort difficile l'étude particulière de chaque groupe, présente du moins l'avan-

tage de nous éclairer au sujet de la nature propre des déplacements et des relations qui s'établissent entre les différentes souches des colonies littorales. Ce ne sont ni la politique, ni la guerre même maritime, ni l'agriculture, ni l'industrie qui font le peuplement côtier : c'est le commerce. Seules, les relations commerciales peuvent expliquer cette pénétration mutuelle d'éléments ethniques divers et venus de points ou d'espaces souvent très éloignés, dont on trouve les traces dans le peuplement côtier. Nul mélange n'est plus compliqué et ne donne des résultats plus inattendus que celui-là. Sans doute, si ces résultats sont tout particulièrement curieux et bigarrés, comme on le constate dans les grandes villes méditerranéennes, comme Marseille, Smyrne, Alexandrie, Singapour ou Batavia, ils sont plutôt superficiels que profonds, en ce sens que la pénétration mutuelle des éléments ethniques, si elle atteint un très grand nombre d'éléments, n'affecte aucun d'eux d'une manière assez forte pour qu'il soit absorbé en entier dans le nouveau type social de formation maritime. C'est ainsi que si l'on peut admettre que les Malais sont issus des Hindous, des Papous, des Négritos, des Chinois et des Birmans, il n'en est pas moins vrai qu'il reste, même dans l'Insulinde, un nombre d'individus assez grand, dans chacun des ces groupes, pour qu'aucun groupe ne coure le risque d'être absorbé entièrement par la formation sociale malaise. Il en est de même des Levantins de la Méditerranée, à côté desquels subsistent les Grecs, les Arméniens, les Juifs, les Slaves, les Turcs, qui ont sans doute tous contribué à la formation du type levantin. La fusion qui résulte des pénétrations méditerranéennes donne donc des résidus sociaux dont la nature particulière est due à l'enchevêtrement des voies de migra-

tion sur un espace resserré et aux relations commerciales ; mais ces groupes, qui sont très souvent uniquement urbains et côtiers, manquent de la force d'expansion nécessaire pour rayonner sur l'espace continental.

Aussi l'expansion des groupes issus de combinaisons ethniques maritimes demeure uniquement maritime. Ces groupes, s'ils s'adaptent avec aisance à toutes les formes de la vie maritime et côtière, ne se prêtent pas, d'habitude, aux mouvements de pénétration profonde dans les continents. Il est intéressant de comparer leur immobilité et leur stagnation, quand les voies qui s'offrent à eux sont continentales, à la mobilité extrême dont ils font preuve, quand ils ont devant eux l'espace maritime. Les Malais n'ont même pas extirpé les peuplades inorganisées qui vivent à l'intérieur de leur péninsule continentale ; en revanche, ils ont essaimé sur tout le Pacifique et sur tout l'océan Indien (v. chap. VII). Les Phéniciens, qui ont dépassé les colonnes d'Hercule et qui se sont aventurés les premiers sur les côtes de l'Atlantique, n'ont pu, chez eux, se rendre maîtres de l'hinterland de la Syrie. Les Grecs n'ont pris pied, ni à l'intérieur de l'Asie mineure, ni en Thrace, ni dans la partie continentale de l'Italie : la Grande Grèce était une ligne de côtes, comme la Grèce elle-même.

Le lieu d'origine des groupes composites, qui sert de point de départ à leur expansion, peut être une large zone côtière, maritime et insulaire, ou un canton très restreint. En d'autres termes, les proportions d'éléments primitifs nécessaires à la formation des groupes nouveaux existent, soit dans une région étendue où se croisent en tous sens les voies d'afflux, soit sur un seul point où la plus grande partie de ces voies se rencontrent et se concentrent.

Comme, dans la Méditerranée d'Europe et dans l'Insulinde, les conditions géographiques sont favorables à l'un et à l'autre mode de formation, puisque dans les deux mers intérieures la richesse du développement côtier permet aux voies de pénétration de se multiplier en tous sens, et qu'en même temps la demi-clôture des bassins maritimes donne à beaucoup de voies de communication un dessin concentrique, on n'est pas étonné de trouver, dans l'Insulinde comme dans la Méditerranée, des groupes dont le lieu d'origine comprend toute une zone géographique, et d'autres dont le lieu d'origine se réduit presque à un point. Les Levantins et les Malais sont dans le premier cas ; les Maltais et les Bougi sont dans le second.

Les Levantins ne sont originaires ni d'une ville, ni d'une région nettement déterminées. Leur individualité sociale est bien plus certaine et mieux définie que leur filiation et leur cadre géographique. Ce sont des Méditerranéens orientaux, et ils sont nés et se sont développés dans tout l'orient de la Méditerranée. Le type ethnique arménien, qui est celui dont le Levantin des ports se rapproche peut-être le plus, se soustrait lui-même à une localisation géographique précise, et c'est cette indétermination dans l'espace qui a valu aux Arméniens les persécutions dont ils ont souffert. Le Levantin est un type social ou plutôt un ensemble de types urbains et maritimes, que l'on rencontre dans toutes les Echelles, de Constantinople à Alexandrie, et par extension dans les ports de la mer Noire, sans qu'il soit possible de leur assigner une origine commune et une souche définie. Seulement, comme les races dont ils proviennent sont assez proches les unes des autres par la constitution physique et aussi (à l'exception des Osmanlis) par les habitudes morales et sociales, les

Levantins se mélangent aux autres éléments ethniques par des transitions longuement ménagées et presque insensibles : ils s'encadrent naturellement dans la bigarrure orientale ; ils constituent, plutôt qu'un peuple, une classe déterminée par les habitudes sociales et par les aptitudes économiques.

Il n'en est pas de même des Malais, qui sont un peuple authentique, bien que leur mode de formation, s'il faut en croire les théories modernes, ne diffère guère de celui des Levantins de la Méditerranée. Comme ceux-ci, les Malais sont les produits de combinaisons multiples, favorisées par les infinis replis côtiers, par les rues, par les couloirs et les carrefours de l'espace maritime. Mais ces combinaisons unissaient les uns aux autres des éléments dont les différences originelles étaient bien plus tranchées qu'en Méditerranée. Si l'on conçoit aisément que les Levantins, issus de Grecs, d'Arméniens, de Slaves, de Latins ou de Turcs, tous, ou à peu près, de race blanche, et tous voisins les uns des autres par l'organisation sociale, tranchent relativement peu sur les peuples qui les entourent et ne se détachent pas, comme groupe ethnique, du fond du tableau, on conçoit de même que les Malais issus de Négritos, de Papous, d'Arabes, d'Hindous et de Chinois, c'est-à-dire des variétés les plus différentes les unes des autres que présente la planète, se distinguent à leur tour avec une grande netteté des groupes si divers d'où ils sont sortis. Aussi les ethnologues et les géographes peuvent-ils dresser des cartes de la répartition des Malais dans l'Insulinde[1], tandis qu'il serait vain de faire une tentative analogue pour les Levantins de la Méditerranée.

[1] Carte de la répartition des Malais dans Reclus, l. t. XIV, p. 213.

Toutefois, bien que les Malais soient un peuple déterminé, ils n'ont pas de région d'origine délimitée. Il est impossible de reporter leur formation première à une île ou à une péninsule du monde indonésien. Partout, à Sumatra, à Java, comme à Bornéo, à Célèbès, à Mindanao et à Timor, le Malais semble un produit d'immigration maritime et côtière.

Aux Levantins et à l'ensemble des Malais s'opposent d'une manière très nette les Maltais et les Bougi. Ceux-ci sont des groupes qui ont un point d'origine fixe et situé au centre de chacun des mondes méditerranéens ; c'est de ce point qu'ils ont rayonné sur toute la zone maritime et côtière des Méditerranées, tout en conservant le nom de leur habitat originel, et en gardant une cohésion sociale que les grands groupes ne connaissent pas.

La position centrale de l'île de Malte, entre le monde latin et le monde gréco-turco-slave, qui se partagent la Méditerranée d'Europe, et sur la route de Gibraltar à Alexandrie, a fait de ce rocher un point stratégique de premier ordre, une « île de commandement » politique et militaire (v. chap. III et IV^e partie, *Domination de la mer*). Mais, à ce rôle politique se joint pour Malte un rôle social des mieux définis. Cette île pourvoit d'émigrants les côtes voisines de Sicile, de Tunisie, et de Tripolitaine ; ces émigrants ne sont pas absorbés, en quittant Malte, par les peuples où ils transportent leur habitat ; ils gardent leur individualité ethnique, tout en étant eux-mêmes les produits des alluvions successives qui se sont déposées sur Malte au cours des migrations marines, des invasions et des guerres. Marins, commerçants, industriels, pêcheurs, et parfois agriculteurs, les Maltais montrent une grande souplesse et une faculté d'assimilation remarquable sur

toutes les côtes méditerranéennes où ils se sont implantés ; leur nombre dépasse depuis longtemps, et de beaucoup, le nombre maximum d'habitants qu'aurait pu produire et nourrir leur île originelle.

Les Bougi de l'Insulinde ne sont pas, comme les Maltais, originaires d'une micronésie ; mais, comme eux, ils ont un point de départ déterminé et une grande puissance d'extension. Les Bougi sont un sous-groupe de la population malaise, originaire de Boni, au S. E. de Célèbes. On doit remarquer la place centrale, tout à fait semblable à celle de Malte, qu'occupe Boni dans le monde de l'Insulinde. Le golfe de Boni s'ouvre sur la mer de Banda, c'est-à-dire sur les Moluques, les « îles des épices », ainsi que sur la Nouvelle Guinée, sur Florès et sur Timor ; mais en même temps Boni est fort proche de Macassar et du monde indonésien occidental, celui de Java et de Bornéo. C'est donc la position géographique qui a fait de Boni, comme de Malte, à la fois un point de rencontre des voies de croisement social et un point d'essaimage vers toutes les parties de la périphérie méditerranéenne. On rencontre les Bougi de Boni, comme marins et marchands, dans toutes les mers indonésiennes ; ils sont marins intrépides, et marchands pleins d'initiative. « Dans plusieurs îles de l'Insulinde ils ont monopolisé le trafic, et chaque ville commerçante a son *Kampong* habité uniquement par des Bougi, qui s'administrent eux-mêmes et ne laissent point l'étranger empiéter sur leurs privilèges héréditaires[1]. » Les Bougi sont donc non-seulement les Maltais, mais les Phéniciens de cette Insulinde où la fragmentation sociale et même politique rappellent sur bien des points la fragmentation ancienne de la Méditerranée.

[1] Reclus, 1, t. XIV, p. 467.

Un témoignage excellent de l'origine commerciale des combinaisons humaines variées qui peuplent les côtes des bassins fermés nous est donné par l'éclosion, sur les bords méditerranéens, de ces langues composites, réduites au strict nécessaire du vocabulaire commercial, qui empruntent quelque chose à chacun des principaux idiomes parlés sur les côtes, sans tenir aucun compte des règles philologiques qui régissent d'ordinaire la filiation des langues. Ces jargons côtiers et maritimes donnent une véritable image de la complexité ethnique des groupes qui les parlent. C'est, dans la Méditerranée orientale et africaine, la *langue franque* (*lingua franca*), et le *sabir*, mélange de mots anglais, français, italiens et turcs. C'est, dans les ports de l'Insulinde et de l'Extrême Orient, le *pigeon english*, où se rencontrent des mots chinois, anglais et portugais[1]. C'est, à Curaçao et sur les côtes du Venezuela, dans la Méditerranée des Antilles, le *papimiento*, composé de mots espagnols, anglais et hollandais, auxquels s'ajoutent étrangement des lambeaux d'anciens idiomes caraïbes, la langue aruba et le goajire[2]. Ces parlers composites sont surtout répandus sur les côtes des Méditerranées ; mais on les rencontre aussi sur les côtes des mers en bordure dont nous allons parler (§ 47 et 48), et où ils se développent pour des raisons analogues : par exemple, le langage *souaheli*, l'idiome des côtes de Zanzibar, l'ancien domaine commercial des Arabes, où ceux-ci se rencontraient avec les nègres africains[3].

[1] Deniker, p. 158, n. 1.
[2] Reclus, 1, t. XVIII, p. 100.
[3] White, p. 219.

17. **Les mers en bordure; mers du nord de l'Europe.** — On retrouve dans les mers en bordure, bassins côtiers ouverts sur le large, les traits généraux du croisement et de la fusion des peuples, tels que nous venons de les étudier pour les Méditerranées ; mais ces traits sont très affaiblis ; ils s'estompent, si l'on peut dire, à mesure que le cadre géographique s'élargit et s'ouvre sur l'espace océanique. Il ne peut en être autrement. Les hommes qui vivent sur les côtes des mers en bordure ne sont pas de toute nécessité obligés d'avoir des rapports avec les hommes des côtes situées en face ; ces côtes sont souvent plus éloignées, et toujours moins articulées et moins riches en îles ; la multiplicité des débouchés vers le large dévie les courants sociaux vers les côtes et les mers lointaines, et il n'est pas étonnant que, dans les grands mouvements que nous étudierons plus loin (chap. VIII de l'Europe vers l'Amérique, à travers l'espace océanique, les Européens occidentaux, et même les Scandinaves, aient précédé de longue date les gens de la Méditerranée. Ensuite, non seulement les caractères du peuplement méditerranéen s'affaiblissent dans les mers en bordure, mais quelques traits nouveaux s'ajoutent, produits par les différences notables qui distinguent la constitution physique des Méditerranées et celle des autres mers. L'analyse du peuplement dans les mers en bordure du nord de l'Europe (mer du Nord et Baltique) nous donnera le développement et la justification de ces principes.

Les déplacements d'hommes qui ont eu lieu dans la Baltique et dans la mer du Nord révèlent, par rapport à la Méditerranée, une moindre importance du peuplement des côtes par d'autres côtes situées en face, et une plus grande importance des débouchés fluviaux comme centres

d'attraction des colonies maritimes. L'un et l'autre caractères s'expliquent aisément.

La mer du Nord et la Baltique sont pauvres en îles, et relativement pauvres en articulations côtières. Elles n'ont pas été engendrées, comme les Méditerranées, par de puissantes dislocations et de profonds dénivellements de l'écorce terrestre. Elles sont le résultat de la submersion partielle et superficielle d'anciens plissements aux trois quarts détruits et de plateaux peu élevés. Aussi sont-elles peu profondes : tandis que le maximum de profondeur de la Méditerranée atteint 4 404 mètres, celui de la Baltique n'est que 427, et celui de la mer du Nord de 687 mètres. Par suite, les côtes du nord ne s'élèvent guère en étages et en gradins : elles sont basses, plates et semées de hauts fonds : on n'y peut aborder partout : les points de fixation que donnent les îles, au large et sur les côtes de la Méditerranée, manquent ici le plus souvent : la démarcation entre le domaine terrestre et le domaine marin est tracée, non par une ligne, mais par toute une zone souvent très défavorable à l'extension de l'œcoumène (§ 16), et d'autant plus large que la marée s'y élève davantage, au lieu d'être presque nulle comme dans la Méditerranée. Si cette extension de la marée manque à peu près totalement dans la Baltique, comme dans la Méditerranée elle-même, la Baltique n'en a pas moins, comme la mer du Nord, sur toute la ligne des côtes E. et S., une zone littorale vaseuse ou sablonneuse. Par conséquent, le peuplement côtier par migrations maritimes y serait fort entravé, même si les côtes situées en face étaient très développées et très articulées. Comme les voies de la migration spontanée ne suivent pas, d'ordinaire, les passages difficiles et semés d'obstacles, il n'est pas étonnant qu'elles franchissent

rarement les mers ainsi constituées. Le peuplement par les côtes, sur les mers en bordure du Nord de l'Europe, s'est souvent fait par une extension continentale le long de la ligne côtière, au lieu de se faire, comme dans la Méditerranée, par traversées vers les côtes situées en face; et l'on peut même dire que, en exceptant le cas de la Grande Bretagne que l'on ne pouvait atteindre que par traversée, le peuplement côtier de ces mers ne s'est pas fait autrement, et que toutes les tentatives pour réunir socialement et politiquement deux côtes situées face à face ont échoué d'une manière bien plus radicale encore que dans la Méditerranée (expansion de la Hanse germanique, domination danoise sur les côtes scandinaves, domination suédoise au S. et à l'E. de la Baltique).

En revanche, les débouchés fluviaux, qui ne comptent pas, pour ainsi dire, dans les Méditerranées, prennent dans la Baltique et dans la mer du Nord une signification de premier ordre.

La partie non submergée des plaines et des plateaux recouverts par les deux mers s'étend au loin dans l'intérieur du continent européen, et favorise, par son étendue même et par la douceur de ses pentes, l'établissement de vastes réseaux fluviaux au cours lent et au débit puissant et régulier, tandis que les profils abrupts des côtes méditerranéennes et la proximité de leur ceinture montagneuse entravent l'extension intérieure, la régularité et la navigabilité du réseau méditerranéen. Les fleuves du Nord canalisent non seulement les eaux des plaines, mais les courants humains : leurs débouchés maritimes, généralement larges et profonds, ouvrent aux relations commerciales, sur les mers en bordure, des portes nombreuses et commodes, tandis que les mers intérieures ne possèdent des portes de

ce genre qu'en petit nombre, et encore sont-elles incommodes presque toujours. Que l'on compare, à ce point de vue, l'Elbe, le Rhin, la Meuse, l'Escaut et la Tamise, au Rhône, au Pô, à l'Adige, et même au Danube et au Dnieper : la première série de fleuves présente autant de facilités à la combinaison et à la fusion des courants migrateurs maritimes et continentaux, que la seconde présente d'inconvénients et d'obstacles. Il n'est pas surprenant que les matériaux et l'outillage de la vie économique s'entassent aujourd'hui en quantités énormes sur les débouchés fluviaux de la mer du Nord (v. III^e partie ; mais, même avant l'extension moderne du commerce maritime, ces débouchés étaient les points désignés, naturels et nécessaires où les courants de migration maritime affluaient dans l'œcoumène terrestre, ou bien divergeaient vers les côtes prochaines et vers les mers du large. Une concentration des courants supérieure à celle qui existait dans la Méditerranée, un développement tout particulier de la voie fluvio-maritime (par exemple, dans les Pays Bas), et aussi moins d'activité dans la fusion des peuples, qui ne se rencontraient pas sur une zone côtière aussi développée, et par suite l'absence ou la rareté des formations sociales hétérogènes que nous avons étudiées plus haut (§ 46) : telles sont les conséquences de la structure générale des mers du Nord de l'Europe. L'analyse de ces conséquences nous permet d'assigner aux mers en bordure, au point de vue des courants de migration maritime, un rôle sensiblement inférieur à celui des Méditerranées.

Cependant, sur les côtes des mers du Nord, le peuplement côtier par extension continentale, épousant en quelque sorte les formes de la côte et suivant la lisière de

mer, s'est fait sur d'assez grandes proportions, et il a eu des suites durables; mais ces suites, c'est à son caractère avant tout continental qu'il les a dues. L'extension, le long des côtes de la Baltique, des chevaliers Teutoniques et des Porte-Glaives, de la Vistule au golfe de Finlande, n'avait à peu près rien de maritime à l'origine : c'est seulement après la conquête militaire et après l'établissement des colons allemands dans les anciens pays slaves que vinrent de Lubeck les marchands de la Hanse, et si le premier peuplement du pays conquis a eu un caractère uniquement militaire et continental, le second a eu un caractère surtout commercial et maritime : c'est ainsi que les guerriers du XIII^e siècle se sont transformés, au XVI^e et aux siècles suivants, en colons pacifiques, ce qui favorise aujourd'hui la reprise de l'ancien territoire des Porte-Glaives par le peuplement continental russe, suivant la loi générale de subordination des groupements côtiers que nous avons expliquée plus haut (§ 45). Un mouvement analogue de cheminement le long des côtes (mais celui-là purement maritime et commercial, jusqu'à nouvel ordre), se dessine sur les rivages des Pays Bas depuis l'unification et l'expansion économique de l'Allemagne : c'est l'emprise du germanisme commercial et industriel sur les ports de la Hollande et de la Belgique, et en particulier sur Rotterdam et sur Anvers. Sur ces points, les débouchés fluviaux, puissamment aidés par la canalisation artificielle, ont été et sont encore les routes des hommes et des produits allemands pour la prise de possession graduelle des côtes de la mer du Nord. Ces deux exemples de l'extension littorale du germanisme, sur la mer du Nord et sur la Baltique, nous montrent le caractère particulier des migrations proprement côtières (et non traversières), dans les mers en bordure.

Comparons à ces deux mouvements les migrations traversières de la Hanse germanique et des Suédois. Très différentes l'une de l'autre par leur caractère originel, puisque les Hanséates étaient des commerçants et les Suédois des conquérants, elles ont été éphémères toutes les deux, parce que c'étaient, comme dans les Méditerranées, des mouvements vers les côtes situées en face, et de tels mouvements, en général, ne sont pas durables. La Hanse a étendu ses comptoirs, non seulement sur les côtes orientales de la Baltique, mais sur tout le littoral scandinave : elle a eu dans tous ses ports chefs-lieux une organisation semblable à celle dont le souvenir est demeuré vivace à Bergen, avec son quartier réservé et fortifié, son port et son quai spéciaux, ses règles intérieures presque conventuelles, son champ d'opérations très défini et souvent très étendu. Rien ne paraissait aussi solide que les institutions hanséatiques, et cependant, elles n'ont brillé que d'un éclat assez court, dont la brièveté est due, pour une grande part, au fractionnement et à la dispersion des Hanséates sur les côtes opposées des mers en bordure. Quant à l'empire suédois, lui aussi n'a pas pu résister au même vice d'origine. Après avoir uni presque toutes les côtes de la Baltique pendant un demi-siècle (1661-1721), il s'est effondré sans laisser, peut-on dire, sauf dans la Finlande (occupée un siècle de plus par la Suède) la moindre trace d'ordre ethnique et social.

48. **Mers de l'Inde.** — Dans les mers de l'Inde, entre l'Afrique, l'Arabie, l'Indoustan et l'Indonésie, le mode d'extension côtière et les migrations maritimes se rapprochent, plus que dans les mers du Nord, des caractères que nous avons étudiés dans l'Insulinde et dans la Médi-

terranée. C'est que, ni au point de vue de la structure, ni à celui des débouchés fluviaux, les mers de l'Inde ne se rattachent au type des espaces maritimes de submersion superficielle, qui est celui des mers du Nord de l'Europe. Elles ne se rattachent à ces dernières que par leur extension vers le large, qui les différencie des Méditerranées; pour les autres conditions naturelles, c'est aux Méditerranées qu'elles sont directement comparables; leur situation même sous les latitudes tropicales, d'où dérive l'ancienneté de la civilisation dans les mers de l'Inde, a fait remonter très haut dans l'histoire les courants de migration de l'océan Indien, et leur a permis ainsi de produire tous leurs effets sociaux. Aussi retrouvons-nous pour une grande partie, dans les mers de l'Inde, les résultats ordinaires aux courants migrateurs dans les Méditerranées, et nous y constatons surtout la présence, sur les côtes, de ces formations sociales hétérogènes que nous n'avons pu trouver dans les mers du Nord. L'activité déployée dans l'océan Indien par les Arabes et par les Malais, leurs extensions côtières dans tous les sens, la fusion de ces éléments maritimes avec les groupes marins des peuples de l'Inde ont abouti, sur quelques points comme Bombay, Colombo et Zanzibar, à une complexité sociale presque aussi riche que celle des villes de l'Indonésie.

Nous avons parlé plus haut de l'activité et de l'esprit d'entreprise des marins arabes, si remarquables parce qu'ils ont eu comme foyer primitif, à Mascate, à Ormuz, à Aden et à Djeddah, une côte de dispersion (§ 22); ces marins ont étendu leurs opérations, leurs traditions, leurs mœurs, leur religion et même leur domination, non seulement sur les côtes du trafic des esclaves (v. chap. VIII), mais encore sur tout le pourtour de l'océan Indien, de

Sumatra à Madagascar. Flacourt, le vieil historien de Madagascar, parle des *Rohandrians* (princes, seigneurs) ou blancs de Madagascar, qui étaient des Arabes. « Il parle comme témoin oculaire des Arabes qui avaient été envoyés à Madagascar dans de grands canots, à ce qu'ils dirent à Flacourt, par le calife de la Mecque, pour instruire ces peuples; la race qui en sortit avait beaucoup multiplié du temps de Flacourt (XVII^e siècle); ils enseignaient à lire l'écriture arabe[1] ». En 1781, ces écoles arabes existaient encore; le terme de Rohandrians s'était conservé au Fort Dauphin pour désigner les gens d'un rang distingué; les habitants de Sainte-Marie se disaient toujours issus de la race d'Abraham (*Zaffe Hibram*)[2].

Les courants migrateurs d'origine malaise se sont probablement mêlés aux courants arabes, à Madagascar (voir chapitre VIII); mais c'est surtout sur les côtes de l'Inde, à la faveur des voies nombreuses qui reliaient les côtes opposées des trois péninsules du sud de l'Asie, que le flux et le reflux des migrations multiples ont abouti à la formation de groupes maritimes en état de mobilité continuelle, composés surtout, les uns de marins, les autres de travailleurs ou d' « engagés », qui ne cessent d'aller et de venir des côtes de l'Hindoustan à celles de l'Arabie, de l'Indo-Chine, de l'Indonésie, de l'Afrique et des Mascareignes. Les premiers sont les *Lascars*, les seconds sont les *Malabares*. Les Lascars sont, si l'on peut dire, les résidus sociaux formés par les continuels passages d'hommes sur les côtes de Malabar et de Coromandel; leur filiation est donc extrêmement complexe, et c'est

[1] Le Gentil, t. II, p. 501.
[2] Le Gentil, t. II, p. 502.

comme sang-mêlés, autant que comme gens adonnés à la mer, que les différentes castes de l'Inde les méprisent : ils composent, depuis longtemps, la majeure partie des équipages des navires, même européens, qui font l'intercourse dans les mers de l'Inde, et même ils figurent pour une proportion respectable dans le contingent des grands paquebots anglais et allemands qui vont d'Europe en Chine et en Australie. Les Malabares ne sont pas exclusivement spécialisés, comme les Lascars, dans les métiers de la mer : parmi les Malabares, les uns constituent l'écume de la population dans les grandes villes-escales des mers de l'Inde, comme Colombo et Singapour ; les autres sont des travailleurs à tout faire, engagés de gré ou de force pour la main d'œuvre dans les îles de monoculture et dans toutes les entreprises de mines et de travaux publics sous les ciels tropicaux ; ce sont des *engagés*, des *coolies*, en réalité des esclaves (v. chap. VIII) ; leur transplantation forcée en compagnie d'hommes qui proviennent de souches très différentes, comme les nègres et les Chinois, accentue encore leur complexité ethnique, déjà très grande dans leur pays d'origine.

49. **Le mélange des peuples et la concentration urbaine.** — On ne se ferait pas une idée satisfaisante des croisements de peuples accomplis par migrations dans les mers en bordure et dans les bassins fermés, si l'on croyait que ces croisements se font avec une activité égale sur toute une ligne de côtes, ou sur une portion de côtes assez étendue. Un croisement complexe de cette nature, où se rencontrent les représentants de nombreuses variétés ethniques et sociales, ne peut se comprendre que si les échantillons humains de toutes ces variétés se rencontrent

dans un espace étroit, y vivent, y fixent leurs occupations et leurs séjours ; en d'autres termes, c'est la ville maritime, et de préférence la grande ville, qui forme le creuset nécessaire des nouvelles combinaisons sociales, de sorte que l'on pourrait représenter l'œcoumène des peuples maritimes de formation complexe, non comme un ruban continu sur la ligne des côtes, mais comme une série de points dont chacun correspondrait à un grand port. Ces points deviennent aujourd'hui de plus en plus importants et de moins en moins nombreux : la concentration urbaine s'accélère dans les pays maritimes, avec presque autant de rapidité que dans les pays industriels, et nous expliquerons, dans notre III^e partie, les raisons économiques de ce mouvement. Mais nous devons le noter ici en passant, au point de vue de la vitesse accrue de la fusion maritime des peuples. Points de rencontre de toutes les races du globe, les grandes villes maritimes sont les seuls endroits de la planète où les hommes venus des pays les plus éloignés se coudoient, vivent et commercent ensemble. Elles ont comme creusets de fusion un rôle très supérieur à celui des capitales continentales comme Paris, Vienne et Berlin. Aucune capitale continentale ne présente une complexité d'éléments ethniques et sociaux comparable à celle que l'on constate à Marseille, à Smyrne, à Colombo, à Hong-Kong et à Singapour.

---

# CHAPITRE VII

## MIGRATIONS MALAYO-POLYNÉSIENNES ET MÉLANÉSIENNES

50. Migrations océaniques en sens inverse des vents et des courants généraux. — 51. Développement précoce et arrêt de l'art de la navigation. — 52. Les Maori en Nouvelle Zélande. — 53. Peuplement de la Tasmanie. — 54. Peuplement malais à Madagascar.

50. **Migrations océaniques en sens inverse des vents et des courants généraux.** — Le Pacifique et, à un moindre degré, l'Océan Indien sont les seuls espaces océaniques où il est possible de constater, avant l'établissement de la circulation maritime générale, des traces certaines de grandes migrations. Pour se répandre sur la surface des mers et dans les archipels océaniques, entre Madagascar et l'île de Pâques, en passant par l'Insulinde, les peuples n'ont pas eu besoin du paquebot en acier de dix mille tonneaux, ni même du grand voilier de haut bord qui a fait la découverte de la planète. C'est un des faits les plus intéressants de la répartition maritime des hommes ; car c'est un fait que le déterminisme physique, sauf peut-être pour l'océan Indien, n'explique pas entièrement ou explique mal. Aucune cause naturelle ne semble avoir été assez puissante pour entraîner, à elle seule, ou même combinée avec d'autres causes, les Malayo-Polynésiens vers les archipels éruptifs et coralliens du Pacifique. Cela est si vrai, qu'en présence de l'insuffisance bien démontrée des causes géographiques on a mis en avant,

pour expliquer ces migrations, l'hypothèse géologique de la disparition de tout un continent équatorial, dont les îles du Pacifique ne seraient que les rares débris émergés. La théorie de Darwin sur le développement progressif des formes coralliennes a donné quelque force à cette hypothèse, encore que les idées darwiniennes soient à rectifier sur plusieurs points. Mais, comme nous l'avons déjà indiqué (§ 16), nous devons séparer, autant que possible, l'étude de l'évolution géologique et celle de l'évolution humaine, parce que nous n'avons presque aucun moyen de vérifier leur concordance sur le plan du temps, et parce que leur coexistence sur le plan de l'espace amène de trop faciles confusions. L'argument géologique est de ceux qui se prêtent aisément aux interprétations les plus diverses. Nous exposerons donc, tels qu'ils sont, les faits géographiques et les faits sociaux, sans dissimuler les obstacles qui entravent ou qui semblent entraver leur rapprochement.

Dans sa partie occidentale et centrale, le Pacifique est un océan semé d'archipels. A l'exception de la Nouvelle Guinée, de la Nouvelle Calédonie et de la Nouvelle Zélande, qui se rattachent en réalité, non aux îles océaniques, mais à la série d'arcs insulaires qui borde les côtes orientales de l'Asie et de l'Australie, les archipels du Pacifique sont tous composés de micronésies, véritable poussière d'îles qui semble s'éparpiller davantage dans l'immensité marine, à mesure que l'on avance vers l'E., pour se terminer, aux Marquises et à l'île de Pâques, très loin encore des côtes américaines, dont les sépare un des plus grands vides de la planète (§ 41). Dans ces archipels, les débris éruptifs sont nombreux : et plus nombreuses encore sont les constructions coralliennes, des Gambier aux

Pomotou, sur l'*axe insulaire* du Pacifique, où se succède une multitude de récifs-barrières et surtout d'atolls, ces îles annulaires composées d'une sorte de chapelet circulaire de corail, où quelques grains seraient absents, autour d'une lagune centrale peu profonde. Le grand nombre de ces îles compense en quelque sorte leur petitesse. D'un archipel à l'autre, il n'y a jamais l'espace d'un grand vide : tout au plus cinq ou six degrés en latitude et en longitude. Mais on peut remarquer que le nombre des archipels et même la grandeur des îles principales diminuent à mesure qu'on avance de l'W. à l'E. Il n'est donc pas inexact de dire que la topographie insulaire, prise à elle seule, trace aux migrations humaines leur voie d'W. en E. Les grandes terres de l'Insulinde et de la Nouvelle Guinée sont très voisines des premiers archipels coralliens, d'où les tribus errantes des Malayo-Polynésiens ont pu essaimer, par étapes, jusqu'aux extrémités orientales du monde insulaire, aux Marquises et aux Pomotou.

Mais si la topographie fait admettre l'établissement d'un courant de ce genre, l'étude des causes qui sont toutes puissantes sur la navigation primitive, en particulier dans les mers tropicales et équatoriales, c'est-à-dire les vents et les courants généraux, inspire des doutes très forts sur la réalité du mouvement.

Au point de vue de la circulation atmosphérique, les vents dominants sont les alizés dans la zone tropicale ; la présence de grandes terres au voisinage de l'équateur, comme la Nouvelle Guinée et les principales îles de l'Insulinde, prolonge ces vents, par intermittences saisonnières, jusqu'à l'équateur et même au-delà, en déterminant le phénomène de la mousson. Or ces vents sont opposés, dans les deux hémisphères, à la direction hypothétique

des migrations. Ils soufflent du N. E. dans l'hémisphère nord, du S. E. dans l'hémisphère sud. Au lieu de porter vers les archipels océaniques, ils portent vers les terres de la Nouvelle Calédonie, de l'Australie, de la Nouvelle Guinée et de l'Insulinde. Et la mousson étend leur action, pendant six mois, jusqu'aux approches de l'équateur. Sans doute, lorsque la mousson, simple prolongement de l'alizé, dépasse cette ligne, sa direction est très sensiblement modifiée, suivant une courbure qui fait de la mousson du N. E. un vent du N. W., et de la mousson du S. E. un vent du S. W. Cette extension ultra-équatoriale de la mousson, tantôt au N., tantôt au S., concorderait, au voisinage de l'équateur, avec la direction des migrations supposées des Malayo-Polynésiens. Mais la portée de cette extension semble trop faible pour qu'on lui attribue le peuplement des archipels coralliens du Pacifique. En effet, l'extension de la mousson, qui suit les oscillations de l'équateur thermique*, ne dépasse pas 3 ou 4 degrés en latitude au S. de l'équateur, 7 ou 8 degrés au N. Par conséquent, elle ne saurait rendre compte du peuplement d'archipels comme les Sandwich, les Marquises, les Pomotou, Taïti, Samoa, les Tonga, les Fidji, les Nouvelles Hébrides, — c'est-à-dire la majeure partie du monde insulaire du Pacifique. En dernière analyse, les directions des courants atmosphériques ne concordent pas avec celles des migrations.

Même chose pour les grands courants marins de surface. Ces courants, sans doute, sont moins rapides et moins nettement déterminés dans la partie centrale du Pacifique, ouverte de toutes parts, qu'ils ne le sont dans les parties resserrées des Océans et surtout des mers secondaires. Toutefois, leur existence est certaine, et l'on peut admettre

sans invraisemblance que par beau temps, dans les conditions normales de la navigation, ils sont capables d'aider utilement ou de contrarier, suivant la direction suivie, des navigateurs montés sur des esquifs légers et sensibles à la moindre impulsion, comme ceux des Malayo-Polynésiens. Les courants auraient donc tracé aux migrations des voies naturelles. Mais précisément ces voies sont, comme celles des courants atmosphériques, au rebours de la direction supposée des migrations. Dans l'hémisphère Nord, le courant nord-équatorial va des Sandwich aux Marshall, aux Carolines et aux Philippines : — en sens inverse du déplacement hypothétique des Malayo-Polynésiens. Dans l'hémisphère Sud, le courant sud-équatorial va des Marquises aux Samoa, d'où il projette des ramifications vers les Gilbert, les Salomon, les Tonga et la Nouvelle Calédonie, — toujours en sens inverse du courant des peuples. Le contre courant équatorial, dont la direction concorde avec celle des migrations, n'existe que dans la partie orientale du Pacifique, du 167e long. W. Gr. aux côtes américaines, vers le 10e de lat. N., précisément dans une zone déserte, loin du centre de dispersion supposé des courants migrateurs. Il est donc difficile de trouver une opposition plus complète que celle qui existe, dans cette partie du monde océanique, entre les phénomènes naturels et les phénomènes humains. Les uns et les autres ne semblent liés par aucun rapport de causalité ; au contraire, ils paraissent absolument séparés.

La disposition topographique des archipels demeure donc le seul fait physique que l'on puisse relier aux migrations. Mais ce fait, à l'analyser de près, n'a pas une très grande portée. Il ne faut pas se faire illusion sur la proximité des archipels du Pacifique ; il ne faut pas se

faire illusion, surtout, sur l'étendue absolue des terres émergées par rapport à l'espace océanique. Nos cartes nous trompent à ce point de vue. Elles sont obligées de représenter par des dessins, forts petits sans doute, mais néanmoins visibles, les terres du Pacifique. Or ces terres, si elles étaient représentées à l'échelle exacte des cartes, feraient des points visibles seulement au microscope. Toutes ces minuscules micronésies n'ont globalement que 30,000 kilomètres carrés, tandis que l'espace maritime en compte 160 millions. Ce sont des têtes d'épingle perdues dans l'immensité de l'Océan. Il est impossible de les comparer, comme lieux d'étape d'un mouvement à travers la mer, aux îles de l'Archipel ou aux terres de l'Insulinde. D'un archipel océanique du Pacifique à un autre, on se perd dans l'espace maritime sans bornes visibles, tandis que d'une Cyclade à une autre, on ne perd jamais la terre de vue. Les archipels pacifiques ne limitent pas et diminuent à peine l'étendue du désert d'eau. On ne peut expliquer autrement que Magellan, en 1521, ait traversé tout le Pacifique en diagonale, dans la zone des micronésies, sans voir autre chose que deux petits îlots : et avec la notion exacte de ces rapports présente à l'esprit, on comprend que des archipels, découverts au XVI^e siècle par Mendana et Quiros, aient été perdus après eux, et retrouvés seulement à la fin du XVIII^e siècle, quand la détermination des longitudes acquit une précision suffisante.

Ainsi, rien ne nous autorise à représenter les migrations du Pacifique comme les résultats nécessaires des conditions naturelles. Et pourtant ces migrations ne sont pas douteuses ; il est assez vraisemblable, de plus, que la plupart des peuplades éparpillées dans l'Océan ont une

souche et une origine communes, et que souche et origine doivent être cherchées dans l'archipel indonésien. C'est une seule famille linguistique que forment avec le malais, dit-on, tous les dialectes parlés dans le Pacifique et dans l'Océan Indien, de Madagascar à l'île de Pâques ; il y aurait donc une extension indonésienne dans toute cette étendue, et cette ligne d'extension aurait seulement été traversée, vers son milieu, par une autre ligne reliant les Négritos du sud de l'Inde à la Nouvelle Guinée, aux Nouvelles Hébrides, à l'Australie et à la Tasmanie. Mais les preuves tirées de la communauté des idiomes ou plutôt de l'identité de leurs racines originelles ne doivent être acceptées qu'avec de fortes réserves.

D'autre part, il est certain qu'il existe une grande similitude entre les traditions mythiques et sacrées de toutes les tribus polynésiennes. « Les légendes divines des îles de la mer du Sud, dit Lang, n'ont point seulement entre elles ces ressemblances générales qui se retrouvent entre les mythes d'un bout du monde à l'autre ; elles offrent de si nombreuses et de si essentielles analogies, qu'on est contraint de supposer qu'elles émanent toutes d'un centre commun et probablement assez voisin [1] ».

Peut-être pourrait-on admettre que, si le peuplement des archipels polynésiens s'est fait au rebours des voies tracées par la nature, il faut chercher les causes du peuplement originel dans de purs accidents. Des perturbations atmosphériques et des coups de vent auraient jeté hors de leurs voies ordinaires les barques malayo-polynésiennes, en contrariant, pour un temps assez court, les directions normales de l'air et des eaux de la mer. Dans

[1] Lang, p. 178.

ces conditions, des insulaires auraient été forcés d'aborder loin de chez eux, à des distances telles, que les moyens de navigation limités dont ils disposaient leur ôtaient tout espoir de revenir, même en suivant les vents et les courants ordinaires. Mais nous ne méconnaissons pas la faiblesse de cette explication.

51. **Développement précoce et arrêt de l'art de la navigation.** — Une chose demeure certaine : c'est l'aptitude des Polynésiens à parcourir de vastes espaces maritimes, malgré la médiocrité des moyens matériels dont ils disposaient, et auxquels ont suppléé leur expérience et leurs qualités nautiques. Comme les Eskimos, ce peuple a un *volume mental* très développé, qu'il doit à la dissémination de son œcoumène ; comme les Eskimos encore, il est maritime faute d'une étendue suffisante de terre habitable, et il manœuvre ses frêles barques avec adresse au milieu des dangers de la mer, qui ne sont pas moindres entre les tropiques qu'aux abords du cercle polaire : car, à défaut d'icebergs et de glace de dérive, l'insulaire polynésien a contre lui les barrières et les pointes coralliennes, qui sont presque aussi nombreuses et à peine moins mobiles, puisque le développement continu des polypiers transforme sans cesse les petits fonds où évoluent les pirogues polynésiennes. Seulement, ces pirogues disparaissent aujourd'hui, comme les mœurs des Polynésiens et comme les Polynésiens eux-mêmes, sous l'influence de la civilisation européenne. Ces peuples n'ont pas eu la chance d'être comme les Eskimos, des peuples-bordure *Randvölker* protégés par la difficulté d'accès de leur œcoumène. Leur développement nautique, leurs constructions navales et leurs connaissances astronomiques

n'ont plus guère aujourd'hui qu'une valeur de souvenir. Toutefois, il est utile de les noter pour comprendre la dispersion des Polynésiens sur la vaste étendue du Pacifique. Entre le *praô* malais, bateau de mer intérieure et de navigation littorale, et la pirogue polynésienne, il y avait une différence essentielle : le premier se servait du *balancier double*, la seconde du *balancier simple*. Or, « l'effet du balancier double, dit l'amiral Pâris, est contraire à celui du simple ; le simple rend le bateau ardent et trouve d'autant moins de résistance que la brise est plus forte : le double tend à faire arriver le bateau et force à placer la mâture en arrière pour compenser cet effet... Le balancier simple est plus marin, si l'on peut dire [1] ». En d'autres termes, la pirogue polynésienne était un bateau léger et un bateau de course, capable de parcourir de grandes étendues ; c'était un bateau océanique, et il est très remarquable que, comme elle, la pirogue de l'océan Indien, à Ceylan et sur la côte de Malabar, était à balancier simple, tandis que les bateaux des mers fermées de l'Indonésie avaient le balancier double. Ainsi, les Polynésiens pouvaient aller loin et vite. De plus, comme on le sait, l'art de se diriger d'après les étoiles et celui de construire des cartes ne leur étaient pas inconnus ; ce fut un des grands étonnements de Cook et de son compagnon Forster, quand ils furent pilotés à travers l'archipel de la Société par l'indigène Toupaïa (1769).

Toutefois, cet art nautique si remarquable et relativement si perfectionné, chez les Polynésiens, a été vite arrêté dans son développement. Faute d'une concentration suffisante du travail, faute de matières premières indispen-

[1] Paris, p. 65.

sables telles que le fer, la navigation polynésienne n'a pu agrandir ses esquifs ; elle n'a pu leur donner ni la solidité, ni la durée, ni la sécurité qui auraient permis d'établir, avant l'arrivée des Européens, des relations constantes entre les archipels du Pacifique, et qui auraient substitué aux migrations accidentelles les communications régulières. Les survivances, qui se sont prolongées jusqu'à nous, de l'ancienne construction navale, dans l'Indonésie et dans le Pacifique, montrent que l'arrêt du développement nautique est dû à l'insuffisance et à la misère des moyens matériels. « Les habitants de l'île Kei, à l'W. de la Nouvelle-Guinée, construisent leurs embarcations à l'ancienne manière en attachant les membrures, et lorsque ces membrures, ainsi fixées à l'ancienne mode, sont hors d'usage, ils les remplacent par des membrures neuves, qu'ils fixent avec des clous à la manière européenne. Les habitants des îles Samoa et ceux des îles Fidji calfatent leurs bateaux avec la résine de l'arbre à pain, ceux des Kingsmill avec les fibres des feuilles du Pandanus [1] ».

52. **Les Maori en Nouvelle-Zélande.** — Parmi les migrations malayo-polynésiennes, il en est une sur laquelle un peu plus de lumière historique est répandue que sur les autres, grâce au développement supérieur du peuple qui l'a faite et au caractère défini de ses traditions. C'est la migration des Maori depuis leur centre d'origine, Hawaiki, que Percy Smith identifie avec Rarotonga, jusqu'en Nouvelle-Zélande. Cette migration daterait du XIV^e siècle (vers 1350) ; mais il est probable qu'elle ne se fit pas en une seule fois. Le type physique et social du

[1] Suess, t. I, p. 41.

Maori est très mélangé, et de nombreuses pénétrations ethniques y sont discernables, comme chez la plupart des populations maritimes, de sorte qu'on est conduit à supposer que les Maori actuels représentent plusieurs alluvions successives. D'autre part, Percy Smith pense qu'avant d'aborder en Nouvelle-Zélande, ils parcoururent la majeure partie du monde polynésien. Quoi qu'il en soit, on conserve au musée de Wellington un morceau de bois qu'on dit avoir appartenu à l'un des deux grands canots qui vinrent d'Hawaiki, et à défaut de cette preuve fort douteuse, l'habileté nautique des Maori, leur langue et leurs traditions montrent leurs étroites affinités avec les habitants des îles polynésiennes, dont les séparent dix à quinze degrés de latitude au moins [1]. Mais cette migration du N. au S., en travers de toutes les directions de vents et de courants, vient à l'appui des idées que nous avons exposées plus haut (§ 50) : elle n'a été déterminée par aucune des conditions naturelles existantes, et elle est trop récente pour que l'on puisse admettre, même un seul instant, qu'elle a été en rapport avec une révolution géologique.

53. **Peuplement de la Tasmanie.** — Tandis que les Malayo-Polynésiens s'étendaient à travers le Pacifique, un autre courant de migration reliait les Négritos de la Mélanésie et de la Nouvelle-Calédonie à la Tasmanie, à travers une partie de l'océan austral. Le peuplement de la Tasmanie a présenté une particularité intéressante ; il a été, selon toute vraisemblance, complètement indépendant de celui du continent australien. Les indigènes australiens

[1] Gregory, p. 603 et suiv.

étaient des continentaux, et le peu qui subsiste aujourd'hui est relégué au fond des terres ; les indigènes tasmaniens, dont l'extermination est complète depuis une trentaine d'années, étaient des marins audacieux, « des nageurs experts, habiles dans l'aménagement de leurs *catamarans* : ces pirogues, manœuvrées à la pagaie, allaient à la mer par très mauvais temps [1] ». Ces qualités nautiques permettent d'interpréter le peuplement de la Tasmanie comme le résultat d'une migration côtière qui aurait suivi le littoral et traversé quelques parties de mer resserrées, entre les îles mélanésiennes et la Tasmanie, à moins que, comme l'ont pensé Latham et Huxley, la Tasmanie ne soit, avec la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles Hébrides, un lambeau d'une ancienne Australie effondrée, à travers laquelle aurait eu lieu une extension continentale de la race mélanésienne. Il faut convenir qu'ici l'argument géologique semble avoir plus de poids que dans les cas cités plus haut (§ 50 et 52), parce qu'il s'appuie sur des faits paléontologiques qui permettent de le dater avec précision. « Clarke, dit Suess, s'appuyant sur ce fait que les dépôts marins tertiaires font défaut sur les côte E. du continent australien et de la Tasmanie, a émis l'hypothèse que le prolongement du continent australien vers l'E. aurait été coupé par un affaissement récent. Ce qui confirme cette idée, c'est que dans l'île de Lord Howe, entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, on trouve des ossements de grands animaux terrestres, d'une époque moderne, que l'île de Lord Howe, avec son étendue actuelle, n'aurait jamais pu nourrir [2] ». Il n'est donc pas

[1] Gregory, p. 245 et suiv.
[2] Suess, t. II, p. 261.

sûr que le peuplement de la Tasmanie se soit fait par voie de migration maritime ; mais, en tout cas, l'extension continentale, si véritablement il y en a eu une, a pris la forme du cheminement le long des côtes ; forme dont il existe d'autres exemples plus certains et plus importants, comme nous l'avons vu plus haut (§ 47).

54. **Peuplement malais à Madagascar.** — On ne peut se poser une question semblable au sujet de l'immigration malaise à Madagascar, qui a été suivie de l'établissement des Hova sur le plateau central de la grande île. Cette migration a été sûrement maritime, comme toutes celles des Malayo-Polynésiens ; mais elle a eu un résultat dont il serait sans doute impossible de trouver un autre exemple : d'une population maritime à l'origine, elle a fait une population de plateau. Il est vraisemblable que la route du peuplement malais à Madagascar a été toujours voisine des côtes ; elle a suivi, au départ de l'Insulinde et de l'Inde, les courants réguliers de la mousson, qui ont aidé de très bonne heure à l'établissement des relations d'Afrique en Asie ; puis elle s'est étendue le long des côtes orientales de l'Afrique, en ouvrant la route que les marins et les trafiquants arabes ont suivie à leur tour ; mais ces derniers sont demeurés des gens du littoral, tandis que les Malais de Madagascar ont peu à peu rompu les liens qui les rattachaient à la mer. Ils n'en conservaient, au temps du royaume hova, que le souvenir d'une origine maritime, s'il faut interpréter ainsi le nom de *canot d'argent* que l'on donnait à la tombe où l'on ensevelissait le souverain [1]. Il est important de noter que la

[1] Reclus, 1, t. XIV, p. 86-87.

migration malaise à Madagascar fit, en quelque sorte, le tour des côtes de l'Océan Indien, au lieu de la traverser en diagonale des îles de la Sonde à Madagascar ; car on comprend ainsi pourquoi les Mascareignes, qui offraient tant de ressources comme œcoumènes et qui étaient au moins égales, sinon supérieures à Madagascar, ont été inhabitées jusqu'à l'arrivée des Européens, au XVII^e siècle. Dans l'Océan Indien, le vide austral commençait au S. de la zone de la mousson : cette zone était seule fréquentée par le commerce comme par les migrations : elle avait donné à la navigation, dans les mers de l'Inde, son cadre et ses formes immuables, que la navigation européenne seule a pu changer (v. III^e partie).

---

# CHAPITRE VIII

## MIGRATIONS TRANSOCÉANIQUES

55. Appel d'hommes des foyers de condensation vers les vides continentaux, à travers les espaces maritimes. — 56. Migrations maritimes et migrations terrestres. — 57. Migrations forcées (esclaves, engagés, coolies); leurs rapports avec la navigation commerciale. — 58. Peuplement européen des deux Amériques. — 59. Recul des foyers d'origine des migrations vers l'intérieur du continent. — 60. Peuplement des côtes du Pacifique par la race jaune.

**55. Appel d'hommes des foyers de condensation vers les vides continentaux, à travers les espaces maritimes.** — On doit considérer les phénomènes de migration, lorsqu'ils relient des zones d'arrivée et des zones de départ étendues, comme les signes extérieurs d'une tendance vers l'égalité de répartition des hommes sur la surface planétaire. Les courants migrateurs pratiquent une sorte d'exhaustion du trop plein des masses humaines dans les foyers de condensation tels que l'Europe, la Chine et l'Inde. Soit que les ressources manquent totalement dans les centres surpeuplés, soit que la complexité croissante des besoins y entraîne une aggravation des charges et du taux moyen d'existence (*standard of life*), soit que le rayonnement des voies de circulation commodes et rapides, sur mer et sur terre, autour des foyers de condensation et de civilisation, amène à lui seul, à défaut de nécessités impérieuses, le déracinement des hommes, c'est toujours d'un centre de plus grande den-

sité vers un centre de moins grande densité que la *migration par zones* établit son réseau de circulation humaine. Jusqu'à maintenant, les Etats-Unis sont moins peuplés que l'Europe, et ce qui est vrai des Etats-Unis l'est encore plus de l'Amérique du Sud, du Canada, de l'Afrique du Sud, de l'Australasie. Les coolies de l'Inde trouvent, partout où ils vont, des régions moins peuplées que les côtes du Malabar et du Coromandel. Les Chinois et les Japonais qui essaiment sur les côtes du Pacifique ont devant eux, en Colombie britannique, au Pérou, en Australie et même aux Etats-Unis, des espaces presque déserts, en comparaison de la condensation extrême de leur terre natale. A la vérité, tous les courants migrateurs ne relèvent pas de la *migration par zones*. Ceux qui relèvent de la *migration concentrique* ont des effets tout opposés. Nous entendons par migrations concentriques celles qui entassent sur des points définis les hommes auparavant répartis sur de vastes espaces. Ces migrations sont fort nombreuses, soit à l'intérieur des anciens foyers de condensation où elles provoquent le phénomène du développement des grandes villes ou *urbanisme*, soit à l'extérieur de ces foyers où elles amènent la croissance rapide des villes maritimes, la fusion des races (v. § 49 et III^e partie), et même sur certains points de la planète (Etats-Unis), la formation presque soudaine des *cités-champignons*. Comme nous l'avons vu, la migration concentrique caractérise la plupart des déplacements de populations proprement maritimes, vers des points déterminés ou vers des espaces restreints ; c'est elle qui donne à ces populations leur complexité ethnique. Mais, de nos jours surtout, à mesure que les voies de circulation terrestre deviennent plus étendues, plus commodes et plus rapides,

et se soudent mieux aux faisceaux de circulation marine, la migration concentrique le cède en importance à cette *migration par zones* qui, à considérer l'ensemble de la planète, corrige quelque peu les excès de l'urbanisme.

La migration par zones n'a pu naître que du jour où les barrières atlantique et pacifique sont tombées, et où les anciens *vides* océaniques (chap. v), se sont ouverts à l'extension de l'œcoumène. C'est de ce jour seulement qu'a commencé une sorte de poussée vers l'équilibre de répartition des hommes sur la planète, — poussée intermittente, souvent suspendue, et parfois reprise avec vigueur, en harmonie avec le développement intérieur des foyers de condensation et de l'Europe en particulier : mais, en somme, l'impulsion n'a fait que croître depuis le XVI^e siècle jusqu'au temps présent, et elle a peu à peu gagné jusqu'aux régions les plus éloignées du foyer d'origine, grâce à la domestication des forces naturelles et aux progrès de l'outillage de transport. Jusqu'ici les Blancs de l'Europe ont donné l'impulsion, soit en émigrant eux-mêmes, soit en déterminant des migrations forcées de races sédentaires comme les Nègres africains ; maintenant, les Jaunes d'Extrême-Orient se mettent en mouvement à leur tour.

Il y a donc eu, à travers les anciens vides océaniques peu à peu comblés et effacés, un appel d'hommes presque continuel des foyers de condensation vers les régions désertes ou relativement désertes et politiquement inorganisées de l'œcoumène terrestre. Ces régions étaient vastes surtout dans le continent américain, dont elles couvraient la plus grande partie : en outre, l'Amérique, étroite et relativement peu étendue dans les malsaines régions tropicales et équatoriales, s'épanouit largement, au Sud

comme au Nord, mais surtout au Nord, dans les régions subtropicales et tempérées où la race blanche trouve l'œcoumène qui lui convient, presque identique à son foyer d'Europe : on peut en dire autant pour les Sino-Japonais dont le groupe est le plus nombreux, sinon le plus dense, du globe. Par conséquent, l'Amérique, autrefois protégée contre les migrations par les deux grands vides maritimes, mal peuplée, politiquement inorganisée sur toutes ses côtes, organisée seulement sur ses plateaux intérieurs du Mexique et du Pérou dont il était facile de cerner et réduire les habitants, devait devenir et est devenue le but principal des migrations transocéaniques. A l'Amérique se sont ajoutées, comme champs de peuplement, les pointes méridionales des continents, autrefois protégées et isolées par le grand vide austral : l'Afrique du Sud et l'Australasie ; il est donc facile de voir à quel point l'existence des anciens vides océaniques est liée à celle des vides de l'œcoumène terrestre : les seconds étaient une conséquence des premiers, et non, comme on pourrait le croire, les premiers des seconds.

56. **Migrations maritimes et migrations terrestres.** — Depuis que les barrières océaniques sont tombées, les grandes migrations par zones ne se sont faites que par mer. Dans le cas de l'Amérique et de l'Australie, la voie maritime océanique nous semble, au premier abord, s'imposer comme une nécessité physique absolue. Cependant, en examinant les choses de près, on se rend compte qu'il n'y avait aucune impossibilité matérielle à ce que le peuplement de l'Amérique se fît (comme il a failli se faire), par les chaînes d'îles et par les espaces maritimes resserrés de la zone subpolaire arctique (§ 40 et 41) ; et l'Australie

aurait pu, semble-t-il, recevoir par les îles et par les détroits de l'Insulinde ses colons civilisés, de même qu'elle a reçu vraisemblablement par cette route ses peuples primitifs. Quant à l'Afrique du Sud, aucune condition naturelle ne s'oppose absolument à son peuplement par extension continentale. Et cependant, ni l'Afrique du Sud, ni l'Australie, ni l'Amérique n'ont été atteintes par le moindre courant migrateur terrestre[1]. C'est que, dès le commencement de la navigation au large, dès le comblement des vides océaniques, et bien avant la navigation à vapeur, lorsque le vent et la voile seuls conduisaient les hommes au delà de l'océan, la mer s'est révélée comme la route la plus commode et la mieux adaptée aux migrations par zones. A des migrations déterminées par les mobiles généraux et particuliers les plus divers, et, par conséquent, souvent incertaines dans leur but géographique, comme on le voit par les tâtonnements des *conquistadores*, des pirates, des boucaniers, des flibustiers, des marchands d'esclaves, des chercheurs d'or et de marchandises précieuses, le caractère divergent et quelque peu indécis des anciennes routes maritimes ne nuisait pas, bien au contraire : les oscillations des routes de mer étendaient sur de vastes espaces les courants migrateurs, qui rayonnaient aisément sur de nombreuses directions, au lieu de se canaliser dans une seule et étroite voie. Le rayonnement répond assurément mieux que la canalisation aux tendances psychologiques des chercheurs de ressources nouvelles et d'aventures. Or, la canalisation est, d'une manière presque infaillible, la forme prise par les migrations terrestres.

[1] Rappelons qu'il ne s'agit ici que des courants migrateurs venant des foyers de condensation (Europe, Chine, Inde).

Celles-ci ne peuvent guère, comme les migrations maritimes, s'étendre presque uniformément sur une surface plane où les obstacles humains n'existent pas et où les obstacles naturels sont presque partout les mêmes. Le flot de la migration terrestre ne peut qu'à grand'peine couvrir de vastes espaces où s'opposent à lui des conditions topographiques et climatiques très variées, et où il doit compter à chaque pas avec la résistance de l'homme. La migration terrestre doit donc le plus souvent, au lieu de *rayonner* dans l'espace comme la migration maritime, se concentrer et se *canaliser* dans une seule et étroite voie. Ajoutons que, quoique ainsi concentrée et canalisée, la migration terrestre est moins sûre de la position précise de sa zone terminale, et par conséquent, moins énergique dans sa poussée, que la migration maritime. En effet, cette dernière, si divergente qu'elle soit, se propose toujours comme objectif précis un *front d'aboutissement* déterminé par une ligne de côtes où toutes les ramifications viennent finalement se souder, de sorte que, malgré les incertitudes de direction et le vaste champ offert aux divergences des migrations maritimes, celles-ci ne se perdent jamais entièrement et finissent toujours par produire leurs conséquences sociales.

Il est instructif de comparer, à ce point de vue, les différentes formes d'expansion de l'Europe au delà de ses frontières. Tandis que les mouvements maritimes au delà des mers atlantiques et australes ont couvert d'Européens les immenses espaces des deux Amériques, de l'Afrique du Sud et de l'Australasie, les migrations terrestres sur les frontières continentales n'ont eu que de maigres résultats, souvent éphémères, toujours restreints et circonscrits. Du temps des croisades, les hommes d'Occident ont

à peine pris pied, en venant par terre, sur le sol rocailleux de la Syrie et de la Judée, et encore n'ont-ils pu s'y maintenir deux siècles que grâce aux expéditions maritimes qui venaient de temps à autre alimenter et renforcer le peuplement occidental en Palestine. La migration russe en Sibérie et en Asie centrale a suivi d'abord les pistes des *traets* qui reliaient les grands fleuves les uns aux autres, et ensuite elle s'est étendue le long des voies de chemin de fer; mais, malgré la prolificité et la pauvreté de la population russe, et malgré le défaut d'obstacles naturels, l'absence d'organisation politique et l'éparpillement humain qui facilitent les courants de migration dans l'Asie du nord et de l'ouest, la colonisation russe ne dessine que de longues et étroites bandes dans l'infini du steppe, de la taïga et du *Koum**. Lorsque le pangermanisme invite l'expansion allemande à prendre la direction continentale de l'Est, vers les plaines de la Hongrie et du Bas-Danube, et au delà du Bosphore, vers l'Anatolie et la Mésopotamie, il ne tient pas compte des difficultés d'ordre terrestre qui, malgré la proximité géographique, empêcheront infailliblement les courants de migration allemande de se dessiner, de ce côté, avec la même force et avec la même suite que sur les côtes transatlantiques. Le paquebot d'émigrants qui jetait, il y a peu d'années encore, une masse d'Allemands sur les quais de New-York et de Rio-de Janeiro, menait, d'une manière à peu près certaine, les émigrants à bon port, dans des milieux maritimes et urbains tout préparés pour leur réception, pour leur apprentissage d'assimilation et pour leur redistribution à l'intérieur. Le chemin de fer qui suit et qui suivra la voie de la « poussée vers l'Est », ne fera que jeter les émigrants désarmés, isolés et dépaysés, au milieu de po-

pulations continentales hostiles, où les étrangers devront, soit se plier à des règles d'existence sociale peu flexibles et nullement cosmopolites, soit affronter des luttes et des rivalités parfois violentes. Cette seule comparaison montre combien les migrations maritimes ont plus de chances de succès que les migrations continentales ; aujourd'hui, comme nous le verrons plus loin (§ 58), ces dernières sont surtout, pour les premières, de simples affluents et des courants d'alimentation.

57. **Migrations forcées (esclaves, engagés, coolies : leurs rapports avec la navigation commerciale.** — Pour que les migrations maritimes produisent d'importants effets sociaux, il n'est pas nécessaire qu'elles soient spontanées. La traite des nègres d'Afrique, le transport des engagés et des coolies de la Chine et de l'Inde (deux faits qui ont les rapports les plus étroits), comptent, au même titre que les exodes des paysans italiens, hongrois et slaves, parmi les grands courants océaniques qui ont modifié ou qui modifient la répartition des hommes sur la terre. La traite dure encore sur la côte orientale d'Afrique, entre les pays nègres et les pays d'Islam ; elle a cessé sur la côte occidentale, entre la Guinée et les pays de culture tropicale des deux Amériques, après avoir déversé pendant trois siècles les nègres africains sur les plantations de coton, de canne à sucre et de café des Etats-Unis, des Antilles, des Guyanes et de l'ancienne Amérique espagnole et portugaise. La traite atlantique se reliait très nettement aux conditions d'existence et de développement de la marine de commerce à voiles, avant l'ère de la grande industrie. La prospérité de la traite importait à celle de la marine, et il n'est pas

étonnant que les pavillons européens aient tous pris part, dans l'ordre de leur importance maritime, au commerce des esclaves, auquel Anglais, Français, Hollandais, Espagnols et Portugais ont excellé, tour à tour ou ensemble. Car, à l'époque où le trafic par mer consistait encore uniquement (XVI^e au XVII^e siècle), en marchandises légères et souvent précieuses, contrairement à ce qui se passe aujourd'hui (v. III^e partie), la traite fournissait le moyen de compléter les cargaisons avec un chargement humain, pour les navires qui allaient d'Europe aux « Iles » et que les alizés poussaient lentement le long des côtes d'Afrique, avant qu'ils ne prissent la route de l'Amérique tropicale ; d'autre part, les légères marchandises exportées par l'Europe donnaient, sur la côte de Guinée, les éléments du troc en nature qui procurait les esclaves aux négriers. Ainsi, les bateaux français obtenaient leurs nègres, à Sierra Leone, contre de l'indienne, de la toile de Rouen, des mouchoirs de Cholet, de la toile de Bretagne, de l'eau-de-vie, du tabac de Virginie, des fusils de munition, des barils de poudre, des couteaux, des tabatières, des chaudrons, des parasols, des pierres à fusil, des verroteries ; toutes ces marchandises étaient ramenées, pour les négociations, à l'unité monétaire de la *barre* (valant 4 livres tournois) [1]. Il est si vrai que la traite a été un des principaux objets du commerce maritime, que la vieille métropole commerciale de l'W. de l'Angleterre, Liverpool, a traversé deux phases ; depuis le commencement de la grande industrie, Liverpool est surtout le port du coton ; auparavant, c'était le port des négriers.

Le commerce des esclaves a pratiqué, parmi les peuples

[1] Belu, p. 39-43.

noirs de l'Afrique intérieure, une sorte d'exhaustion qui a diminué leur nombre ou arrêté leur développement ; il a réalisé, sur les côtes de Guinée, du Sénégal au Cameroun, et en particulier au Sierra Leone, un mélange très varié de peuples et de langues, qui rappelle les fusions les plus complexes des rivages et des îles méditerranéens et indonésiens ; enfin, il a abouti à l'établissement, sur la côte américaine, de noyaux africains assez forts pour ne pas se perdre dans les populations qui les entouraient, et même pour acquérir l'indépendance politique (nègres des États-Unis, république d'Haïti).

Les factoreries de négriers établies en permanence sur les côtes de Guinée avaient à l'intérieur des terres, le plus loin possible, leurs affidés qui avaient mission d'acheter des esclaves aux chefs et aux tribus ; les tribus et les chefs amenaient souvent eux-mêmes leur marchandise humaine. Des milliers d'esclaves de toutes provenances s'entassaient dans les *barracons* côtiers. Tous ne partaient pas pour l'Amérique : un certain nombre s'échappait ou parvenait à rester sur le littoral africain ; de là une extrême complication ethnique et linguistique. « Dans le Sierra Leone, cette colonie d'esclaves affranchis, on trouve les représentants de 200 tribus nègres, ne parlant pas moins de 150 langages différents [1]. » Il est vrai que ces Négritiens ressemblent à tel point les uns aux autres, au point de vue du type physique [2], que le mélange littoral s'est fait avec la plus grande facilité. Les continuels voyages des navires européens aux côtes de Guinée ont même eu un résultat assez rare chez les peuples nègres, celui de dé-

[1] White, p. 144.
[2] Deniker, p. 265.

velopper les aptitudes et l'habileté nautiques chez les Kroumen du littoral guinéen, que tous les navires d'Europe venant dans l'Afrique équatoriale employaient comme matelots, « pour ménager les forces de leur équipage sous un climat meurtrier [1] ». Le séjour prolongé des Européens, ainsi que la déportation politique et pénitentiaire pratiquée par les Portugais aux Bissagos et dans les Rivières du Sud, ont encore mêlé un peu de sang européen à la complexité nègre, par exemple chez les Métis (*Gourmettes*), de Zighincor, sur la Casamance, et de Cacheo sur le rio Cacheo [2]. C'est ainsi que la Guinée, quoiqu'elle eût un front maritime peu articulé et développé sur les mers du large, est devenue, tout comme les côtes découpées des espaces méditerranéens, un centre de fusion des peuples. Elle le doit avant tout à la traite.

En Amérique, les nègres exportés étaient destinés surtout, comme nous l'avons vu, aux plantations des pays tropicaux de monoculture. Il n'en était pas ainsi au début de la traite, qui avait été provoquée par Las Cases (1517), en vue de procurer des travailleurs aux mines d'or et d'argent du Nouveau Monde, où les indigènes périssaient en foule. Mais l'exportation des nègres ne tarda pas à dépasser de beaucoup les besoins des mines, et les Européens, maîtres de la terre américaine, trouvaient plus commode et aussi productif d'employer les Africains aux plantations des îles et des côtes tropicales, toutes proches des lieux de débarquement. C'est ainsi que le peuplement nègre en Amérique arriva très vite à se localiser sur les terres basses, humides et chaudes, où étaient

[1] White, p. 147.
[2] Brosselard-Faidherbe, p. 19-20.

la plupart des plantations, ou sur les premières rampes montagneuses qui dominaient la zone littorale. Dans ces deux régions les nègres retrouvaient les conditions climatiques de la Guinée ; ils prospéraient et se développaient là où languissaient les Européens de race, et où les créoles, issus du séjour des Européens dans les îles, et les métis, issus du croisement des Européens et des indigènes, ne consentaient pas à se soumettre au travail exténuant des plantations. Les nègres ont donc peuplé les côtes des Etats-Unis, entre le Texas et la Virginie ; ils sont devenus les maîtres politiques et à peu près les seuls habitants de l'ancienne colonie française de Saint-Domingue ; ils sont très nombreux dans les autres Antilles, et forment même, dans la plupart des Petites Antilles, la grande majorité de la population ; ils comptent d'une manière très notable dans le peuplement du Venezuela, des Guyanes et du Brésil. Telles ont été les conséquences de la traite et la part prise par l'Afrique au peuplement américain. La contribution africaine est donc, en Amérique, essentiellement insulaire et côtière : le nègre africain s'est peu répandu à l'intérieur, sauf dans quelques parties du Brésil, et l'achat de nègres, aux temps esclavagistes, par des tribus de Peaux-Rouges du Far West américain, n'a laissé que des traces isolées, fort curieuses, mais peu importantes, dans quelques localités du Nebraska et de l'Arkansas.

On ne peut séparer de la traite des esclaves l'*engagement* des coolies de la Chine et de l'Inde. L'engagement a remplacé la traite : les coolies sont une marchandise humaine, comme les esclaves ; les prétendus contrats signés entre eux et leurs exportateurs ne peuvent avoir à nos yeux la moindre valeur juridique, car ces contrats ne

sont volontaires, en réalité, que du côté de l'entrepreneur européen, et du côté de l'intermédiaire chinois ou hindou qui s'engage à embarquer un nombre d'hommes déterminé, et qui y parvient de gré ou de force. Par conséquent, il s'agit ici d'une migration forcé, tout comme dans le cas de la traite, avec la différence que cette migration porte sur des pays surpeuplés, au lieu de dévaster, comme la traite africaine, des pays de faible densité. Comme autrefois la traite, l'embarquement des engagés et des coolies est devenu un élément très sérieux de la navigation commerciale. Sans doute, le troc ne se fait plus en nature, avec des verroteries, de l'indienne et des fusils de munition ; il se fait en argent, grâce à la diffusion des espèces monnayées ; il n'est donc plus nécessaire que les bateaux qui transportent les coolies aient dans leurs cales de quoi les payer ; le coffre-fort du capitaine suffit. Mais le développement du transport des marchandises lourdes (v. III^e partie), permet aux bateaux qui font l'intercourse des mers de Chine et de l'océan Indien de joindre des opérations commerciales portant sur les choses aux opérations qui portent sur les hommes. Il n'y a donc plus de bateaux spécialement négriers.

Au reste, l'objet et les conséquences du transport des coolies ressemblent à ce que nous avons vu au sujet de la traite. Il est vrai que, comme les moyens de recrutement sont moins violents, et comme les pays de recrutement peuvent suffire, sans s'épuiser, à d'importants mouvements de migration, on ne peut constater, sur les côtes de la Chine et de l'Inde, l'exhaustion qui a dévasté pendant trois siècles les côtes de Guinée, et qui dévaste encore l'Afrique orientale ; il est vrai aussi que, comme aux premiers temps de la traite, c'est surtout pour l'exploitation

des mines que se fait l'exode des coolies. A ce point de vue, les mines de l'Australie et de l'Afrique du Sud sont aujourd'hui des foyers d'appel, comme autrefois les mines de Guanajato, de Zacatecas et de Potosi. Mais aux mines s'ajoutent encore les cultures tropicales, et surtout les travaux publics comme les chemins de fer et les ports des zones équatoriales, où le travailleur européen succomberait à la tâche que l'on confie au Chinois ou au Malabare. En outre, les populations ainsi transportées par force ne forment pas, en général, comme les nègres de l'ancienne traite, de nouvelles fractions ethniques distinctes de tout ce qui les entoure. Car les migrations des coolies ont un caractère urbain très prononcé. C'est vers de grandes villes, qui sont en même temps de grands chantiers, qu'ils se dirigent. Des villes se fondent près des mines et le long des nouvelles lignes de chemin de fer. Au lieu de prendre possession, de gré ou de force, d'un morceau de sol, les engagés et les coolies s'entassent dans les baraquements en bois et en zinc des villes nouvelles, ou dans les ruelles sordides des vieilles villes maritimes. C'est d'eux que proviennent des populations comme les métis de Sydney, de Melbourne, de Zanzibar, et en particulier l'étrange composé de nègres, d'Hindous, de Malais et de Chinois qui vit au cap de Bonne Espérance, les garçons du Cap, *Cape-boys* [1]. Ainsi la migration forcée tend plutôt à devenir concentrique, au lieu de maintenir son ancienne forme de migration par zones. Il n'en est pas de même, dans la plus grande partie des cas, pour la migration spontanée des Européens.

[1] Leroy-Beaulieu, p. 246-247.

58. **Peuplement européen des deux Amériques.** — Quoiqu'on ne puisse comparer les agences d'émigration, ni aux anciens négriers, ni même aux enrôleurs de coolies chinois et hindous, il n'y a pas, entre les migrations forcées des esclaves africains et des engagés asiatiques, et les migrations spontanées des paysans et des prolétaires urbains de l'Europe, une différence si tranchée qu'on pourrait le croire. L'Italien, le Hongrois et le Slave qui s'embarquent à Hambourg, à Anvers, au Havre ou à Gênes, pour trouver au delà de l'Atlantique l'espace nécessaire à leur existence, qui leur manque dans leur patrie d'origine, suivent à leur insu la même voie sociale que les coolies et les nègres. Comme ceux-ci, les émigrants européens sont devenus d'importants éléments de prospérité pour la navigation commerciale, que la régularité des phénomènes migrateurs, aussi rigoureuse que si elle était déterminée, comme au temps des esclaves, par la volonté humaine, habitue à compter sur un contingent normal d'émigrants, qui remplissent les entreponts des grands paquebots d'acier, sur les routes d'Europe vers l'Amérique du Nord, et à un moindre degré, vers l'Amérique du Sud. Ce n'est pas le flot des passagers ordinaires qui a créé et qui conserve, sur les voies atlantiques, l'imposant outillage de la marine moderne : c'est l'abondance de la marchandise humaine, les émigrants, avec l'abondance des marchandises lourdes et de faible valeur, qui a déterminé le rapide accroissement du tonnage des paquebots transatlantiques. Aux foules que le foyer de condensation européen ne cesse de déverser sur l'Amérique encore mal peuplée, il faut des villes flottantes capables de contenir les masses d'émigrants que jettent soudainement sur les quais des ports les lignes de chemins de fer de l'Europe.

Les paquebots mixtes dont les plus grands atteignent 20 à 23.000 tonneaux de jauge nette, comme la série en *ic* de la *White Star Line* (*Baltic*, *Cedric*, *Celtic*, *Teutonic*, etc.) qui ne réalisent qu'une vitesse assez modeste (16 à 17 nœuds), et qui, malgré le bruit fait autour de leurs brillants rivaux à marche rapide (*Deutschland*, *Kaiser Wilhelm II*, *Provence*, *Lusitania*) concentrent encore dans leurs entreponts et dans leurs cales la plus grande masse du trafic transatlantique, transportent surtout des marchandises lourdes et des émigrants. C'est autour de la Maison des émigrants de Brême que s'est développée la prospérité maritime du *Norddeutscher Lloyd*; c'est l'affluence des émigrants slaves et hongrois à Hambourg qui, à travers toutes les crises, maintient au beau fixe, depuis dix années, le baromètre commercial de la *Hamburg Amerika Linie*; ce sont des émigrants italiens et slaves qui remplissent les entreponts des paquebots de la Compagnie française transatlantique; c'est enfin, l'absence de tout courant de retour, en comparaison de cette puissante affluence de l'aller, qui explique, mieux peut-être que toute considération de pure économie ou de politique financière, l'infériorité de la marine de haute mer des Etats-Unis par rapport aux puissantes marines de l'Europe (v. III^e partie). On voit donc que, si le trafic négrier assurait la prospérité de la navigation commerciale, au temps des voiliers et des routes des alizés, c'est le trafic des émigrants qui le remplace exactement, au temps présent de la marine à vapeur et des routes tracées suivant l'arc de grand cercle. Ce que furent les Anglais, les Français, les Hollandais, les Espagnols et les Portugais comme transporteurs d'esclaves, les Anglais, les Allemands, les Français et les Italiens le sont aujourd'hui comme transporteurs d'émigrants.

Toutefois, les migrations européennes à travers l'Atlantique sont antérieures au puissant essor du XIXe siècle. Les premières remontent au comblement du vide atlantique par Colomb et par ses successeurs. Elles n'avaient pas alors et n'eurent jamais, jusqu'au développement de l'Europe industrielle, le caractère qu'elles ont aujourd'hui. A de rares exceptions près (migrations de gens fuyant les persécutions religieuses, comme dans la Nouvelle Angleterre, ou tentatives de transplantation agricole, comme celles de Champlain au Canada), les migrations européennes n'eurent d'autre objet, pendant trois siècles, que la conquête des richesses réelles ou légendaires du Nouveau Monde. Soit qu'elles fussent déterminées par l'action immédiate d'une politique et d'un Etat, comme ce fut le cas pour les migrations espagnoles et portugaises, soit que cette politique s'exerçât par l'intermédiaire de puissantes compagnies de colonisation, comme il arriva en France, en Angleterre et en Hollande, le peuplement européen des Amériques ne ressemblait en aucune manière au débordement d'un foyer de condensation surpeuplé sur des espaces déserts. La colonisation officielle a fait alors sur la plus grande partie de l'Amérique ce qu'elle fait aujourd'hui sur l'Afrique tropicale et équatoriale : elle a envoyé dans les territoires conquis des fonctionnaires, des soldats, des chefs et des agents de compagnies commerciales, des planteurs, en un mot, un personnel de direction ; elle n'y envoyait pas l'énorme masse de paysans et d'ouvriers, surtout de paysans, qui traverse aujourd'hui l'Atlantique. Sans doute, la densité de la population indigène de l'Amérique était si faible, que les quelques groupes d'Européens qui s'y sont établis, depuis Colomb jusqu'à l'époque de la grande industrie, ont suffi

à européaniser des pays comme le Canada, les treize colonies américaines et une partie de l'Amérique espagnole et portugaise, ou tout au moins à donner au sang européen une part notable dans les métissages qui peuplent les plateaux et les montagnes du Mexique, de l'Amérique centrale, de la Colombie et du Pérou, les côtes du Vénézuéla et du Brésil, les plaines argentines, la lisière littorale du Chili. Mais l'œuvre de peuplement était insuffisante et incomplète, comme le montre la persistance des populations indigènes sur de vastes territoires de l'ancienne Amérique espagnole et portugaise. Qu'on oppose à cette survivance des indigènes du centre et du sud l'extermination presque complète, au XIXe siècle, des Peaux Rouges du Far West, dont la force de résistance et d'endurance était supérieure à celle des Indiens de l'Amérique espagnole : on comprendra mieux qu'une différence profonde distingue les maigres filets migrateurs de l'ancien peuplement américain et le flot puissant qui porte aujourd'hui les masses européennes au delà de l'Atlantique.

L'émigration moderne se fait en quête, non de la richesse, mais du pain, à l'exception toutefois de l'émigration britannique, qui relève des caractères particuliers de l'expansion insulaire (§ 26 et 27), et qui du reste tend à décroître. Tous les autres courants de migration européenne vers l'Amérique naissent à la fois sur de vastes régions, comme l'Allemagne, l'Italie, la Hongrie, la Russie, où l'équilibre s'est trouvé ou se trouve encore rompu entre les forces de production et de consommation. Ce sont, par conséquent, des migrations par zones, au départ. Il en est de même à l'arrivée, malgré les apparences contraires. On sait, en effet, qu'à l'exception des émigrants

qui vont aux ports du Brésil et de l'Argentine, presque tous les courants migrateurs issus des diverses régions de l'Europe se concentrent à New-York. Mais l'*Empire City* ne les immobilise pas à leur confluent. Elle en retient sans doute une partie, puisque ce sont des prolétaires européens, et notamment des Juifs, qui peuplent ses faubourgs énormes. Cependant la grande masse sort de New-York, où elle ne vivrait pas plus aisément que dans les grandes villes d'Europe, pour se redistribuer, grâce aux voies ferrées qui étendent leur réseau jusqu'à Vancouver, San Francisco et Mexico, sur presque toute la surface de l'Amérique du Nord, selon la présence, dans une région ou dans une autre, de foyers d'appel économiques, sous forme de terres vacantes, de mines ou d'industries actives. Les courants de migration se répartissent donc par zones, à l'arrivée comme au départ.

Malgré la diversité des conditions économiques où se sont trouvés, depuis le XVI^e siècle, les pays américains, et malgré les oscillations historiques qui ont fait passer et feront passer des uns aux autres le privilège d'attirer les émigrants d'Europe, les hommes de l'ancien continent se sont répartis en général, dans le nouveau, de manière à retrouver dans leur pays d'adoption une image plus ou moins exacte de leur pays d'origine. Ce ne sont assurément pas des considérations sentimentales qui les ont guidés : mais le déterminisme géographique montre ici sa puissance, relative et limitée sans doute, mais néanmoins réelle. Fils de climats tempérés et localisés dans leur œcoumène primitif entre le 36^e et le 72^e degré de latitude N. (ce dernier degré correspond, dans l'Amérique du Nord, au 55^e à peu près), les Européens se sont établis de préférence, dans les deux Amériques, soit sur

les plateaux tropicaux Mexique, Pérou, Bolivie, dont l'altitude compensait la latitude trop proche de l'équateur, soit dans les latitudes tempérées (Etats-Unis, Canada, sud du Brésil, Chili, Argentine), où la vie, les productions et le mode d'activité possible rappelaient le mieux l'Europe. La race blanche a laissé les pays trop chauds, trop humides et trop boisés (Antilles, Guyanes, Amazonie, Amérique centrale), soit aux nègres importés d'Afrique, soit aux anciens habitants du pays. Les Français qui allaient au Canada constataient, dès 1535, la ressemblance des pays du Saint-Laurent avec la Normandie et la Bretagne, et c'est au Canada que s'est concentré le peuplement français. Les Anglo-Saxons, les Allemands, les Italiens et les Slaves qui ont accru dans d'énormes proportions, de 1850 à 1900, la population des Etats-Unis, trouvaient sur le territoire de la grande république une diversité physique qui rappelait, avec des proportions plus vastes, la diversité européenne. Pour les Espagnols, les plateaux du Mexique, de l'Ecuador et du Pérou rappelaient sur des proportions plus vastes aussi les terrasses du Léon et de la Castille et les sierras d'Andalousie. Les Portugais ont trouvé sur les côtes du Brésil une Lusitanie australe. Les Allemands qui vont dans les provinces tempérées du Brésil, Saô Paulo et Rio Grande do Sul, ne songent pas à coloniser la chaude et humide Amazonie. Les Espagnols, les Italiens, les Allemands et les Français vont en masses croissantes dans l'Argentine parce qu'ils retrouvent, à cette pointe sud de l'Amérique, le climat tempéré, les cultures et les productions des zones tempérées de l'hémisphère boréal. D'une manière générale, c'est dans les pays tempérés, Etats-Unis et Argentine, que l'Europe se reflète le mieux, avec sa di-

versité de peuples et de races. Ces pays sont de petites Europes pour le présent, de grandes Europes, peut-être, pour l'avenir, où s'émousseront, grâce à l'étendue de l'espace et à l'absence de tout passé historique, les distinctions ethniques, linguistiques et sociales qui s'affirment si nettement dans le cadre européen (§ 3). L'Europe a laissé, en revanche, à l'élément africain, mêlé à l'élément indigène et à une certaine quantité de résidus européens, les espaces intermédiaires des côtes tropicales et équatoriales, que les Européens dominent encore pour une partie, mais ne peuplent pas (§ 57). Ainsi, les pays tempérés sont et seront les plus complexes et les plus civilisés des deux Amériques ; ce sont aussi ceux où l'élément africain et l'élément indigène ont le moins de part. Sur les points où l'élément africain s'avance jusqu'à toucher le domaine des peuples de race blanche et même à le pénétrer, comme en Virginie et en Caroline, éclatent des luttes de races qui révèlent un manque de mise au point dans la répartition géographique : c'est l'origine de la « question noire » aux Etats-Unis.

On n'aurait pas une idée complète du peuplement moderne de l'Amérique par l'Europe, si on négligeait d'observer que grâce à l'accélération et à la commodité des transports, les courants migrateurs ont aujourd'hui une rapidité et une mobilité autrefois inconnues. L'actif mouvement d'hommes de l'Europe vers l'Amérique se complète aisément au moyen du retour, partiel et fractionné, des éléments inassimilables. Et même, il y a mieux. *L'émigration temporaire*, dans un but économique, et sans déracinement définitif, s'est établie sur une voie de migration, celle qui va d'Italie en Argentine. Tous les ans des équipes d'ouvriers agricoles italiens vont faire la

moisson en Argentine pendant l'été de l'hémisphère austral, et reviennent pour la même besogne en Europe pendant l'été boréal. C'est ainsi que le rapetissement de la planète, qui provient de la rapidité des transports, entraîne déjà, suivant les oscillations saisonnières, des oscillations régulières de l'œcoumène. Nul doute que cette forme spéciale de migration ne soit appelée à se développer dans l'avenir.

59. **Recul des foyers d'origine des migrations vers l'intérieur du continent.** — Les zones d'origine des courants de migration transatlantique s'élargissent de plus en plus vers l'intérieur de l'Europe. Après avoir été confinés, pendant longtemps, à la lisière côtière de l'Europe occidentale, seule partie maritime, expansive et colonisatrice, les courants migrateurs ont gagné vers l'intérieur, et leurs zones d'origine ne cessent de reculer et de s'éloigner des mers atlantiques. Au temps de la colonisation officielle et des grandes compagnies coloniales, du XVI^e^ au XVIII^e^ siècle, l'Angleterre, la Hollande, la France, l'Espagne et le Portugal ont fourni les premiers éléments du peuplement américain, auquel ne prenaient part ni l'Europe du centre, ni l'Europe de l'est. A partir de 1820 et surtout de 1860, les pays allemands sont entrés en ligne : pendant que les anciens courants de migration se maintenaient, un peu affaiblis, en Espagne, en Portugal et en Angleterre, disparaissaient en France, et n'augmentaient notablement qu'en Irlande, un nouveau et puissant courant se formait au départ de Brème et de Hambourg et jetait les Germains par centaines de mille au delà de l'Océan. Puis cette émigration s'est affaiblie à son tour au point de devenir presque négligeable, et ce sont main-

tenant des foules hongroises, italiennes, slaves et même scandinaves qui abandonnent l'Europe pour l'Amérique. Depuis dix ans environ, l'Italie est le foyer des principaux exodes. Le puissant courant italien tend à substituer, en Méditerranée, aux déplacements limités de presqu'île en île et de côte à côte opposée (§ 44), une voie nouvelle qui fait sortir les peuples de la Méditerranée de leur cadre borné, pour les amener à prendre part au peuplement américain. La route maritime et commerciale de la Méditerranée à New-York, que l'on pouvait regarder comme inexistante, il y a trente ans à peine, compte aujourd'hui parmi les voies actives du globe. Un élément inattendu de complexité ethnique menace, aux Etats-Unis, l'ancienne prépondérance anglo-saxonne. De même, les Hongrois, les Slaves des deux empires d'Autriche-Hongrie et de Russie, les Suédois et les Norvégiens, ont appris et suivi en foule le chemin des Amériques et en particulier celui des Etats-Unis. Il en résulte que, tandis que l'ancienne aptitude migratrice et expansive de l'Europe occidentale et même du monde germanique demeure stationnaire, s'affaiblit ou s'épuise, les peuples de la Méditerranée, de la Scandinavie et des plaines orientales, autrefois éloignés des voies de la circulation atlantique, prennent part à leur tour aux migrations transocéaniques.

Ce sont les progrès des transports terrestres et leur liaison de mieux en mieux assurée avec les transports maritimes, aux grands points de soudure comme Brême, Hambourg, Rotterdam et Anvers, qui ont ouvert sur l'Atlantique, aux pays continentaux, les fenêtres que seuls, les pays maritimes de l'Occident possédaient autrefois. Le chemin de fer met aujourd'hui les côtes de l'Atlantique plus près de Kiew et de Buda Pesth que ne l'étaient

jadis Reims ou Cologne. C'est maintenant toute l'humanité européenne qui glisse vers la vallée atlantique, d'abord connue et pratiquée seulement par les habitants des côtes ; et l'ancien bassin fermé de la Méditerranée, presque privé de relations avec l'Atlantique du Nord et orienté seulement au S. W. et au S., vers l'Amérique du sud et vers l'Afrique, devient à son tour un immense affluent des courants migrateurs du nord.

60. **Peuplement des côtes du Pacifique par la race jaune.** — Pendant longtemps, on a pu croire que l'expansion européenne à travers l'Atlantique, si énergique et si variée, s'étendrait sans obstacles jusqu'aux côtes pacifiques du continent américain, de même qu'il était légitime de penser que les courants partant d'Europe et dirigés, à travers le vide austral, vers l'Australasie et vers la Nouvelle-Zélande, recouvriraient seuls d'alluvions humaines les terres presque désertes de l'hémisphère sud. Mais il n'en sera sans doute pas ainsi. Les Jaunes de Chine et du Japon, foyer de condensation moins outillé et moins pourvu de voies de rayonnement que l'Europe, mais plus peuplé et appelé, par la prolificité de la race, à se peupler davantage encore, ont commencé à leur tour à émigrer sur les côtes les plus lointaines de l'océan Pacifique, qui s'ouvre devant eux. Ce phénomène montre d'une manière saisissante la supériorité, que nous avons indiquée plus haut (§ 56) de la voie maritime sur la voie terrestre, au point de vue des migrations. L'innombrable fourmilière chinoise n'a jamais débordé d'une manière notable du côté de la terre, vers la Sibérie, le Turkestan et le Tibet. La Chine a pu établir jusqu'au Tian Chan, au Kouen Lun et au Karakorum, ses fonctionnaires et ses

marchands : mais elle n'a pas peuplé le pays ; au contraire, au temps de sa plus grande puissance, l'empire chinois songeait plus à se défendre qu'à attaquer du côté de la terre, par inaptitude à asseoir le peuplement chinois au delà des Dix-huit Provinces (construction de la Grande Muraille). De même, un peuple aussi énergique et aussi entreprenant que les Japonais a pu s'emparer de la péninsule de Corée et des rivages méridionaux de la Mandchourie : mais c'est vers les pêcheries du Kamchatka et des Aléoutiennes, vers les forêts et les mines de la Colombie britannique, vers les ports américains du Pacifique, et jusqu'au Pérou, au Chili et à l'Argentine que se portent de préférence les visées japonaises, guidées par une profonde entente des conditions géographiques et historiques des migrations. Les Chinois, de leur côté, sans plan prémédité, ont quitté leur pays, dès que les canons européens ont fait tomber les barrières qui le séparaient du monde extérieur : ils se sont dirigés, d'un côté, vers l'Australie et vers la Nouvelle-Zélande ; c'était comme une prolongation naturelle de leurs antiques migrations de mers intérieures vers les côtes de l'Insulinde (§ 44) ; mais les colons européens d'Australasie, trop peu nombreux, ont été pris de peur devant l'invasion chinoise ; ils ont mis des restrictions sévères à l'immigration des jaunes, mais il est douteux que ces restrictions suffisent toujours à fermer les portes de l'Australasie. D'un autre côté, les Chinois ont essaimé sur toutes les côtes américaines du Pacifique, de la Colombie britannique au Chili. Appelés au Pérou comme coolies, pour l'exploitation des îles de guano, ils s'y sont établis et multipliés. En Californie, l'exploitation des mines et le développement de l'agriculture et de l'industrie ont attiré une mul-

titude de Chinois, jusqu'au jour où les Californiens ont opposé les mêmes mesures restrictives que les Australiens à l'immigration chinoise. Au Mexique, où aucune loi restrictive n'existe, le courant migrateur chinois se dessine aussi. Aux îles Hawaii, où tout le monde vit de l'exploitation de la canne à sucre, ce sont les Japonais qui travaillent pour le compte du propriétaire américain, et c'est en vain que les Américains ont essayé d'opposer à l'immigration japonaise celle de Portugais des Açores[1]. C'est ainsi que, sur tout le pourtour du Pacifique, se dessinent des courants de migration suivis par les jaunes d'Asie, vers l'Australasie, les archipels océaniens et les côtes américaines. Le Pacifique semble destiné à devenir un grand champ d'expansion pour la race jaune, comme l'Atlantique pour la race blanche. Seule, la politique exclusive des colons d'Europe s'oppose à la conquête des côtes du Pacifique par les Sino-Japonais : mais qui pourrait répondre que cet obstacle les arrêtera toujours ?

[1] Reclus, 1, . XIV, p. 966.

# TROISIÈME PARTIE

## LES FAISCEAUX DE CIRCULATION

---

## CHAPITRE IX

### FAISCEAUX DE LA CIRCULATION OCÉANIQUE

61. Constitution des faisceaux : divergence en haute mer, convergence à l'atterrage. — 62. Problème de l'accélération pour les voiliers et pour les vapeurs. — 63. La transformation des échanges et l'économie du transport. — 64. Accroissement du tonnage et spécialisation des navires. — 65. Enumération des grandes routes océaniques.

61. **Constitution des faisceaux : divergence en haute mer, convergence à l'atterrage.** — Bien que nous ayons donné plus haut (§ 4), une définition générale de la circulation maritime, il est essentiel que nous analysions de plus près la formation des faisceaux où se groupent les routes suivies, à travers l'Océan, par les vapeurs et par les voiliers. Si les grandes migrations se font par zones (§ 55), la circulation océanique, qui est l'instrument du transport des hommes aussi bien que des choses, ne se fait par zones ni au départ, ni à l'arrivée. Aucun navire du large ne quitte la côte et n'y aborde entre Bordeaux et Bayonne : l'exportation et l'importation des hommes et des choses, pour la Gascogne et la Guyenne,

se font aux deux points de Bayonne et de Bordeaux, et surtout au second. De même, c'est à Nantes et à Saint-Nazaire que se concentre tout le trafic transocéanique entre la Pallice et la pointe de Bretagne. Partout nous constatons, aux points de soudure des transports terrestres et des transports maritimes, l'existence de canaux étroits, mais puissants et rapides, où s'entassent tous les départs et toutes les arrivées destinés à de vastes régions littorales et intérieures. Et cette concentration originelle des routes ne fait que s'accroître au temps présent, pour les raisons que nous étudierons dans notre chap. XI. Un port, ou même, d'une manière plus générale, une mer secondaire ou intérieure ouverte sur l'Océan, contient un ensemble de voies d'origine qui sont d'abord fortement serrées les unes aux autres, et qui ensuite essaiment au large en digitations variées vers leurs destinations lointaines. Ces digitations dessinent, sur la carte générale de la planète, de vastes faisceaux de départ et d'arrivée, discernables surtout, à la surface des mers, aux approches des régions très peuplées où règne une grande activité économique : l'Europe du nord-ouest, la côte atlantique des Etats-Unis, les débouchés méditerranéens vers Gibraltar et vers Aden, les côtes de la Chine, de l'Insulinde et de l'Argentine. Un examen même superficiel de la carte justifie donc l'expression de *faisceaux de circulation* et l'idée générale qu'elle contient. Mais il serait inexact de croire que la formation en faisceau se borne au groupement des grandes routes près des points de départ et d'arrivée. On la retrouve d'une manière très nette, en étudiant chaque voie dans le détail. Toute route de navigation forme sur l'espace maritime, non une ligne, mais un faisceau de lignes, *de plus en plus écartées les unes des autres vers le*

*large, de plus en plus serrées et rapprochées vers la terre.* On pourrait comparer une route maritime (et non pas une seule, mais toutes, sans exception), à ces grands courants de surface comme le Gulf Stream, qui commencent par d'étroits rameaux souvent étranglés entre les îles et le continent, qui s'épanouissent ensuite en drifts immenses à travers l'espace océanique, et qui se rapetissent de nouveau à l'achèvement de leur circuit, en minces ramifications. Dans tout trajet en mer, si parfaites que soient les méthodes de navigation, il y a divergence en haute mer, convergence à l'atterrage. Et cela est vrai pour la navigation à vapeur aussi bien que pour la navigation à voiles.

Pour les voiliers, la question souffre peu de difficulté. Il est évident que le voilier ne peut faire une route rectiligne à travers l'Océan. Sa route est soumise aux circonstances de navigation particulières au moment précis où il la fait. Par conséquent, deux voiliers allant tous deux, par exemple, du Havre à New-York, ne tracent jamais le même sillage, et leurs sillages sont d'autant plus séparés l'un de l'autre que leur distance de la terre est plus grande, parce que la somme des forces de divergence ne fait que croître vers le large, jusqu'au moment où les capitaines jugent nécessaire de corriger ces forces à tout instant, pour se rapprocher de leur point d'arrivée. Et non seulement les routes dirigées dans le même sens, mais encore, et surtout, les routes d'aller et de retour diffèrent les unes des autres, parce que, pour celles-ci, aux divergences nées des circonstances journalières de la navigation s'ajoutent des divergences d'ordre plus général et plus permanent, qui dépendent, soit de la direction des vents dominants (vents d'ouest des zones tempérées), soit de celle des vents réguliers (alizés), soit des courants de surface, soit

de la périodicité des glaces de dérive et des brumes. On peut dire que, pour le voilier, la navigation astronomique a pour objet principal de corriger, tous les jours où les observations sont possibles, les divergences qui renaissent constamment de la multiplicité et de la diversité des forces de propulsion et de dérive, que la navigation par l'estime ne parvient pas à combattre d'une manière efficace. Ce que le voilier recherche, c'est une route moyenne, qui l'écarte aussi peu que possible de son but, non seulement dans l'espace, mais surtout dans le temps (§ 62). Celui qui le dirige se livre donc à un calcul continuel des probabilités basé sur l'expérience, et il se tient à l'affût des circonstances favorables pour réduire, autant que possible, les déviations de la route. Mais il est le premier à faire subir à son bâtiment une déviation, et, par conséquent, à accroître l'angle de divergence, lorsque cette déviation a pour but, par exemple, d'éviter une zone de calmes ou de vents contraires, où le navire aurait chance, en restant immobile ou en louvoyant, de perdre dans le temps plus qu'il ne perd dans l'espace en passant au large. Il n'est donc pas exagéré de dire que, si l'art de la navigation se propose de tracer aux voiliers, autant que possible, une route moyenne qui se rapproche de la ligne droite, cet art lui-même peut et doit tout le premier conseiller souvent des déviations : en outre, les routes d'aller diffèrent nettement des routes de retour. Toute voie suivie par les voiliers forme au large un faisceau de sillages divergents.

Citons à ce propos la page éclatante de bon sens où Maury, qui a tant fait pour donner aux voiliers leurs meilleures routes moyennes, s'élève contre la superstition graphique qui entraînait certains marins de son temps à

prêter une vertu particulière aux lignes de routes tracées sur la carte :

« Quand je trace, dit Maury, certaines lignes représentant une route, on doit comprendre qu'elles n'en donnent que la direction, et non la position absolue; de plus, on n'a jamais supposé qu'avec un vent favorable un navire allât perdre son temps à reproduire tous les contours ainsi tracés : pourtant quelques marins ont eu la singulière idée que ces contours, ces lignes avaient une vertu propre, et qu'il fallait s'astreindre à les suivre aussi strictement que si elles indiquaient un chenal en dehors duquel le navire serait de chaque côté contrarié par quelque obstacle. Qu'est-il résulté de cette méprise? C'est que certains capitaines, jetés hors de la route qu'ils s'étaient tracée, se sont ensuite obstinément attachés à y rentrer, négligeant ainsi de mettre à profit les bons vents qu'ils trouvaient pour continuer ce qui eût été leur route véritable, et louvoyant mal à propos au lieu d'employer ces vents à faire du chemin en bonne direction [1] ».

Il est certain que, pour les bâtiments à vapeur, les divergences du sillage en haute mer se réduisent dans de fortes proportions. Elles se réduisent d'autant plus que la vitesse des bâtiments est plus grande, car plus cette vitesse s'accroît, plus la force d'impulsion du bateau est capable de triompher des causes naturelles de divergence. C'est en pensant à la rectitude et à la fixité des routes nouvelles que Ratzel a déclaré que l'installation de la machine à vapeur sur les navires était le plus grand progrès réalisé depuis l'invention du compas. Cependant, on aurait tort de croire que les routes océaniques, pour les

[1] Maury, 1, p. 221.

bâtiments à vapeur eux-mêmes, se ramènent tout simplement à une ligne droite pour les petits trajets, et à l'arc de grand cercle pour les grands. Des causes de divergence demeurent ; les unes sont naturelles, les autres sont humaines. La dérive par les vents et par les courants se réduit à peu de chose pour les vapeurs ; cependant, elle existe et peut devenir sensible pour les très longs trajets où les causes de dérive se totalisent dans le même sens. Une correction constante de la route, au moyen de points faits d'une manière continuelle, pourrait sans doute neutraliser sans peine ces forces, si triomphantes contre les voiliers et si faibles contre les vapeurs. Toutefois, dans la pratique, la correction constante est impossible. On ne fait le point qu'à intervalles assez longs, tous les jours, en général, et la navigation astronomique « fixe, en réalité, dit le cours de l'Ecole navale, des lieux géométriques successifs de la position du navire, lieux que la navigation par l'estime permet de relier les uns aux autres » ; mais la navigation par l'estime n'empêche pas, au large, le jeu des causes de dérive et par conséquent des forces de divergence. En outre, la navigation astronomique elle-même a ses lacunes forcées, et elle a ses erreurs. Elle a ses lacunes, lorsque l'état de l'atmosphère empêche pendant des jours, et même pendant des semaines, les observations astronomiques. Elle a ses erreurs, qui proviennent des imperfections aujourd'hui très réduites, mais non pas inexistantes, des instruments de mesure comme les sextants et les chronomètres, et qui proviennent aussi des défaillances de l'œil ou de l'attention, possibles chez des observateurs même très exercés ; dans les deux cas, ces erreurs représentent l'espèce de flottement psychologique minime, sans doute, mais impossible à supprimer, que

comporte toute méthode de calcul, même la plus rigoureuse, lorsqu'elle est fondée sur l'observation. On voit donc que la navigation à vapeur ne supprime pas tout à fait les divergences de la route maritime : elle les diminue seulement. La route des bâtiments à vapeur représente, comme la route des bâtiments à voiles, un faisceau de lignes ; mais ces lignes sont assez rapprochées.

Lorsque Maury proposait, en 1855, de déterminer une route des steamers d'Europe à New-York, il observait que la zone parcourue par les vapeurs de la *Cunard Line* avait 300 milles de largeur quand ils allaient à l'W. en sens inverse du Gulf Stream et des vents dominants, et 150 milles quand ils allaient à l'E. ; il suggérait de réduire ces routes à une largeur de 20 milles, et même de 15 en allant vers l'E., afin de laisser le reste de la zone aux voiliers et de diminuer pour ceux-ci le danger des collisions, et il ajoutait : « Une route de dimensions plus étroites eût été trop difficile à suivre [1] ». Et, plus loin : « Bien qu'un bon navigateur connaisse généralement sa latitude à quelques milles près, il n'en pourra pas moins avoir à raisonner dans l'hypothèse d'une erreur de 10 milles, ou même de 20, de 30 et davantage, selon le temps écoulé depuis les dernières observations [2] ». Malgré les progrès de l'outillage, de la vitesse et de l'art nautique depuis Maury, ces remarques conservent une grande partie de leur vérité.

Nous avons donc établi que, pour un même trajet, les lignes de vapeurs et de voiliers divergent, au large, en faisceaux plus ou moins serrés. Mais ces lignes se concentrent en une masse homogène à l'atterrage.

[1] Maury, 1, p. 213.
[2] Maury, 1, p. 219.

La notion de l'atterrage est une des plus importantes à bien définir pour comprendre le tracé des faisceaux océaniques. Tout navire qui vient de faire une grande traversée dans l'Océan a été dépourvu, pendant un temps plus ou moins long, de points de repère terrestres. Le compas et l'estime pour une part, l'observation de la carte céleste pour une part bien plus grande, lui ont permis de connaître jour par jour sa position. Mais le navigateur, aux approches de la terre, n'en cherche pas moins à reconnaître un point terrestre précis sur lequel il *atterrit*, c'est-à-dire où il prend nettement connaissance de sa position par rapport à la côte. Il est rare que ce point d'atterrage se confonde avec le port sur lequel le navire se dirige. Car le port, et en particulier, le grand port de concentration commerciale et industrielle, ne se trouve généralement pas, comme nous le verrons plus loin (chap. XI), à un point d'avancée extrême des continents. Au contraire, il occupe presque toujours un retrait de l'espace maritime, golfe, baie, estuaire, détroit, mer intérieure, dont la situation à la fois maritime et intra-continentale facilite l'établissement des carrefours commerciaux. Dans la majeure partie des cas, le navire qui se dirige vers un grand port prend d'abord connaissance, sans avoir besoin de se détourner de sa route, d'un point terrestre en avancée, cap, presqu'île, île en bordure ou simple banc rocheux, dont la valeur économique est nulle, mais dont la valeur au point de vue de la navigation est de tout premier ordre, surtout quand ce point en avancée est pourvu de phares et de sémaphores. Aussi, tous les navires qui veulent aboutir à un port ou, successivement, à un ensemble de ports placés dans un espace maritime en retrait, se dirigent, au milieu de l'Océan, non pas précisément vers le but final

du voyage, mais vers le point d'atterrage où se concentrent les faisceaux océaniques. Grâce aux cartes, ce point sert, en réalité, à reconnaître, non seulement le lieu géographique qu'il occupe, mais tout l'ensemble de côtes insulaires et continentales auquel il se rattache. A partir de l'atterrage, la navigation peut se poursuivre longtemps encore, comme du Lizard à Hambourg, par exemple : mais elle cesse d'être océanique, pour devenir une navigation de littoral et de mer intérieure. Les navigateurs ne choisissent pas arbitrairement leur point d'atterrage. Celui-ci est déterminé par la réunion d'un certain nombre d'avantages géographiques et maritimes. A une position à la fois avancée et centrale, qui fixe la situation d'une assez grande zone maritime et côtière, le point d'atterrage joint d'ordinaire une certaine facilité d'accès : il n'est pas défendu, du côté du large, par une série trop étendue de dangers à fleur d'eau ou sous-marins (rochers, basses, bancs de sable) : il n'est pas recouvert trop souvent par les brumes ; il est visible d'assez loin, soit par l'élévation de la côte, soit par la hauteur de son phare et de son sémaphore. Très souvent, ces deux dernières conditions sont réunies, car il est évident qu'en principe, un point situé en avancée d'une côte élevée vaut mieux, pour l'atterrage, qu'un point quelconque d'une côte basse.

L'étude des points d'atterrage, sur les grandes routes de l'Atlantique Nord, fait bien comprendre que ce sont les points d'origine où se forment tant les faisceaux de routes distinctes que les faisceaux formés par les sillages des bâtiments à l'intérieur de chaque route. Tous les bateaux qui sortent de Liverpool pour l'Amérique du Nord, de même que ceux qui viennent de l'Amérique du Nord à Liverpool, reconnaissent le cap Clear, au S. E. de l'Ir-

lande. L'importance du cap Lizard, au S. W. du Cornwall, à l'entrée de la Manche, est plus grande encore. Car le Lizard sert de point d'atterrage, non seulement à un port, mais à une série de grands ports, tous ceux de la Manche et de la mer du Nord, du Havre et de Southampton jusqu'à Hambourg ; et ce ne sont pas seulement les bateaux de l'Amérique du Nord qui se servent du Lizard pour l'atterrage, mais une grande partie de ceux qui viennent de l'Amérique centrale et même de l'Amérique du Sud. Aussi est-ce bien une vraie rue maritime, étroite et fréquentée, qui s'est formée au pied de la falaise du Lizard. Des carrefours comme le détroit de Gibraltar, le canal de Suez et le détroit de Singapour sont déterminés, d'une manière exclusive, par l'étranglement de l'espace maritime, tandis que le carrefour du Lizard n'est déterminé que par les besoins de l'atterrage. Nous avons vu trente-cinq vapeurs de haute mer sur l'horizon maritime de ce cap, et ce spectacle se répète tous les jours. Il est intéressant de comparer, à ce point de vue de l'atterrage, les deux avancées de l'entrée en Manche, le Lizard et l'île d'Ouessant. Ouessant, grâce à sa position avancée, est aussi un point d'atterrage pour beaucoup de navires, notamment pour ceux qui viennent des côtes d'Afrique, de la Méditerranée et même de l'Amérique du Sud. Mais Ouessant, à cause de ses récifs, de ses brumes et de ses courants violents qui portent à la côte, ne vaut pas le Lizard, et n'a jamais en vue autant de mâtures et autant de fumées.

Les points d'atterrage sont sujets à varier, avec les nécessités du trafic et avec celles de la navigation. Ainsi, au temps de la navigation à voiles, les vaisseaux qui allaient d'Europe en Amérique, vers le Canada ou vers les États-

Unis, avant l'énorme développement de la prospérité de New-York, reconnaissaient assez généralement le cap Race, situé à la pointe S. de Terre-Neuve, au point où le continent américain se rapproche le plus de l'Europe. Ce cap a porté les noms des principales nations maritimes, au temps de la première exploration de l'Amérique. La première carte de Juan de la Cosa (1500), l'appelle *Cavo de Yngleterra*. La carte Ruysch, dans le *Ptolémée* de 1508, l'appelle *Cavo de Portugesi*[1]. Aujourd'hui, le cap Race n'est un point d'atterrage, ni pour les paquebots rapides qui vont d'Europe à New-York, ni même pour ceux qui vont à Halifax et à Québec : les routes des uns et des autres passent plus au S., car elles suivent l'arc de grand cercle qui va, soit du cap Clear, soit du Lizard, aux abords de New-York. Même l'île de Sable, cette insignifiante langue de terre, a été un point d'atterrage important : on ne peut expliquer autrement que le marquis de la Roche ait eu, en 1598, l'idée, qui nous paraît singulière, d'y fonder une petite colonie[2]. Aujourd'hui, les paquebots de New-York cherchent leur point d'atterrage, soit aux bancs de Nantucket, soit aux abords immédiats du port, sur Sandy-Hook, car le ravin sous-marin qui prolonge en mer la vallée de l'Hudson permet de reconnaître aisément à la sonde les approches de New-York : il existe donc ici une « ligne d'atterrage sous-marine », fait assez rare, puisque la plupart des points d'atterrage sont côtiers ou insulaires.

Au reste, plus la navigation devient rapide et précise, plus le nombre des points d'atterrage diminue ; ils ten-

[1] Dawson, p. 663.
[2] Dawson, p. 146

dent à se réduire, pour de vastes zones maritimes et continentales, à un tout petit nombre de points essentiels autour duquel se groupent aisément, grâce aux progrès du balisage, de l'éclairage et de l'hydrographie côtière, les points de reconnaissances secondaires. On comprend que le voilier, toujours incertain de la zone où il peut atterrir, a besoin d'un assez grand nombre de points de reconnaissance capitaux, afin d'être sûr de n'en pas manquer, quelle que soit la zone côtière où le vent le pousse, tandis que le vapeur qui peut, sinon maintenir à tout moment sa route, du moins la corriger à coup sûr, n'a besoin que d'un petit nombre de points bien choisis. Le Lizard commande, aujourd'hui, les routes océaniques qui vont dans la Manche et dans la mer du Nord, tandis qu'autrefois, les points de reconnaissance multiples des deux avancées anglaise et française se valaient à peu près.

62. **Problème de l'accélération pour les voiliers et pour les vapeurs.** — Les considérations qui précèdent nous font déjà entrevoir la véritable portée du problème de l'accélération des traversées, ainsi que l'influence de cette accélération sur le tracé des routes. Ce serait une vue trop simpliste que celle qui ferait de la solution de ce problème l'unique et même le principal objet de la navigation moderne. Les prouesses des grands paquebots rapides, qui transportent les voyageurs riches et les marchandises précieuses, nous font parfois illusion. En réalité, comme nous le verrons plus loin (§ 63), le problème de la navigation, lié aux exigences de l'échange moderne et à ses objets essentiels, est beaucoup plus complexe. Cependant, on ne peut méconnaître que l'accélération des traversées répond à un besoin d'ordre autant

psychologique qu'économique, dont la géographie doit tenir le plus grand compte dans l'étude de la circulation générale, aussi bien sur terre que sur mer. Ce besoin est celui de *la diminution des distances planétaires, réalisée par la diminution du temps consacré aux transports*. Une telle diminution entraîne nécessairement, sur terre, la tendance toujours plus prononcée des voies de circulation vers la ligne droite. Même dans la traversée des massifs montagneux, les tunnels permettent d'orienter vers la ligne droite le tracé des voies ferrées. Sur mer, il n'en est pas de même, et le problème ne se pose pas avec la même simplicité. Le but à atteindre, qui est la diminution de la distance, peut très bien comporter, avec la réduction du temps, un développement linéaire supérieur de la route parcourue et, par conséquent, l'extension de l'espace, surtout dans le sens de la longueur, mais aussi dans le sens de la largeur, suivant les principes posés plus haut (§ 61). En effet, il s'agit, non de réduire le nombre de milles marins parcourus, mais de réduire le nombre de jours de la traversée. Maury avait le sentiment très net de cette nécessité, lui qui mesurait ses routes, non en unités de distance, mais en unités de temps. Lorsqu'il promettait, en 1848, de réduire de quarante-huit jours à vingt-quatre la durée moyenne de la traversée de Baltimore à Rio-de-Janeiro, il ne promettait pas de diminuer dans la même proportion la distance parcourue. Il savait que sur mer, avec les voiliers surtout, où le moteur ne consomme rien et ne coûte rien, le facteur de la distance parcourue est à peu près négligeable. Il cherchait, comme l'ont fait tous les marins expérimentés, la route la plus courte *dans le temps*, et non *dans l'espace*. Voici, par exemple, les distances des routes, conseillées par lui, pour les six premiers

mois de l'année, entre New-York et Liverpool, depuis New-York jusqu'au 10e long W. Gr. ; la colonne (1) donne en milles la route ordinairement suivie du temps de Maury ; la colonne (2) donne la route conseillée, en tenant compte des moyennes de calmes et de vents contraires :

| | (1) | (2) |
|---|---|---|
| Janvier | 2 825 | 3 075 |
| Février | 2 781 | 2 996 |
| Mars | 2 919 | 3 154 |
| Avril | 2 990 | 3 375 |
| Mai | 3 082 | 3 377 |
| Juin | 2 976 | 3 181 |

On voit que les routes conseillées sont sensiblement plus longues que les routes usuelles, ce qui ne les empêche pas d'être en réalité plus courtes, puisque le second trajet, d'après les observations de Maury, fait gagner du temps sur le premier.

Ce n'est pas seulement dans les zones des vents variables, comme celle de l'Atlantique Nord, que les voiliers sont souvent obligés, en appliquant les principes de Maury, de développer l'espace parcouru pour gagner du temps. Ils doivent le faire aussi dans les zones des calmes tropicaux et équatoriaux, et dans les zones d'alizés, c'est-à-dire, en somme, sur toutes les parties de la planète où se développe la circulation maritime. Ce qu'on appelle les calmes tropicaux, du 30e au 37e de lat., n'est en réalité qu'une région de *brises folles*, sans direction fixe, où le voilier est obligé de louvoyer sans cesse, sans réussir toujours à abréger sa traversée. Les brises folles concentrent autour des Açores, à certains moments de l'année, un grand nombre de voiliers qui ne peuvent progresser

au milieu de l'anarchie des vents. Quant aux alizés, il est exact qu'ils donnent aux navires une direction à peu près régulière et constante, de sorte que sous leur latitude, par exception, les routes des voiliers se rapprochent de la ligne droite. Mais, comme les alizés soufflent toute l'année dans le même sens, c'est dans ce sens seulement qu'ils donnent aux routes de voiliers leur allure rectiligne ; les routes contraires, ou routes de retour, doivent se développer sur d'immenses espaces pour gagner sur le temps et pour triompher des obstacles qu'oppose le retour direct. C'est ainsi que la grande piste des voiliers dans l'Atlantique, de Londres au Cap (*sailing across the equator*) qui traverse les deux zones d'alizés, donne à l'aller et au retour des routes très différentes dans les deux hémisphères ; c'est seulement grâce à d'immenses variations dans l'espace parcouru que l'on parvient à compenser, sur cette route, les inégalités de temps, à l'aller et au retour (§ 65). On peut dire que c'est uniquement dans les zones très limitées des moussons que les conditions naturelles offrent aux navigateurs des routes d'aller et de retour à peu près rectilignes, où marchent de pair la diminution du temps et celle de l'espace ; et nous verrons (chap. x) que précisément dans ces zones de la mousson, où la nature faisait à elle seule les frais des routes, l'art de la navigation n'a pu prendre aucun développement sérieux.

Peut être dira-t-on que ces conditions de l'accélération, où la réduction du temps s'achète si souvent au prix d'une extension de l'espace, sont particulières à la navigation à voiles, et que cette navigation semble condamnée. Nous aurons à traiter (§ 63), cette question de la persistance ou de la disparition du voilier, et nous verrons qu'il

serait irréfléchi de conclure de sa décadence à son extinction totale. En tout cas, les conditions générales de l'accélération s'appliquent aussi, quoique d'une manière un peu moins visible et surtout moins générale, aux bâtiments à vapeur. Pour eux également, la route la plus courte dans l'espace n'est pas toujours la route la plus courte dans le temps, et le tracé de l'arc de grand cercle sur la carte océanique ne suffit pas, à lui seul, à résoudre le problème de la navigation. Cette affirmation peut surprendre au premier abord, tant notre pensée est habituée à voir dans la route du vapeur une ligne droite, où l'accélération s'obtient, d'une manière exclusive, au moyen de la puissance sans cesse accrue du moteur. Mais à la réflexion, on se rend compte que l'accélération indéfinie, sur l'arc de grand cercle, ne serait possible que sur une mer dépourvue d'obstacles et changée en une sorte de piste océanique réservée. Or, les routes de l'Océan ne sont pas comparables à une piste de vélodrome. En admettant même que les capitaines des grands paquebots rapides méprisent les obstacles qui s'opposent à eux du fait de l'homme, et qu'ils soient sûrs d'écarter ou de balayer les autres bateaux qu'ils peuvent rencontrer sur leur route, ils doivent toujours tenir compte des obstacles naturels, qui ne s'effacent pas si volontiers. Pour naviguer à 22 ou 25 nœuds, il faut naviguer en toute sécurité. Or, il n'y a plus sécurité, mais un danger terrible de tous les instants pour le vapeur ainsi lancé, lorsqu'il traverse à toute vitesse une zone de brumes ou bien une région jusqu'où descendent les icebergs et les glaces de dérive. Il en sera de même, s'il range de trop près la côte, dans une mer littorale où la moindre erreur d'observation pourra avoir pour le bateau lancé à toute vitesse des consé-

quences fatales, en le précipitant sur des dangers que la rapidité du navire ne lui permettra pas d'éviter à temps. Pour ces raisons, l'accélération de la route doit tenir compte de la sécurité relative où se trouve le bâtiment rapide. L'accélération croissante va de pair avec les précautions croissantes, et ces précautions se traduisent toujours par une légère extension dans l'espace de la route prévue, qui évite, autant que possible, les zones dangereuses, pour donner au navire un tracé où il fait de la vitesse en toute sécurité. C'est ainsi qu'au voisinage des bancs de Terre-Neuve, où descendent au printemps les glaces de la mer de Baffin, qui amènent avec elles, non seulement le danger des collisions, mais les brumes épaisses dont le manteau opaque enveloppe Terre-Neuve, la route des paquebots d'Europe à New-York fait pendant plusieurs mois de l'année un crochet sensible, qui la reporte à environ un degré au Sud. On y gagne largement en temps ce que l'on semble perdre en espace. Sur les bancs couverts de brume et d'icebergs, les vapeurs ne pourraient maintenir leur maximum de vitesse océanique, qu'ils parviennent aisément à garder en contournant la région dangereuse.

63. **La transformation des échanges et l'économie du transport.** — Si le problème de l'accélération à tout prix était le seul qui se posât, les faisceaux de circulation océanique se simplifieraient très vite. La voile aurait déjà disparu, et les bâtiments à vapeur copieraient tous, pour le tonnage et pour la vitesse, un type unique. Mais la circulation maritime ne se laisse pas ramener à une seule formule, parce qu'elle doit résoudre plusieurs problèmes très différents, et même, en certains cas, presque contra-

dictoires. Elle doit obéir à la fois aux exigences de la navigation et aux règles économiques de l'échange. La vitesse est un article de luxe, qui coûte déjà fort cher et qui est appelé à coûter encore davantage dans l'avenir. Pour une accélération comparativement insignifiante, elle comporte un tel accroissement de dépenses, aujourd'hui, qu'en la recherchant d'une manière irréfléchie on bouleverserait l'équilibre économique des transports. On a calculé que, pour porter la vitesse moyenne de 25 à 26 nœuds, sur la route de Liverpool à New-York, il faudrait consommer par voyage 1 250 tonnes de charbon de plus, sans compter les frais plus élevés de la construction du navire. Cette accélération à tout prix peut être recherchée par des compagnies avides de réclame ou par des voyageurs fastueux qui cherchent à retrouver, dans les transports maritimes, une image des vitesses auxquelles les habituent aujourd'hui les transports terrestres. Mais, si quelques passagers croient avoir besoin de cette vitesse, la majeure partie n'en a aucun besoin, et les conditions économiques du transport des choses s'y opposent nettement. Or, les mouvements de migration mis à part (et ces mouvements ne sont importants, aujourd'hui, que sur quelques routes bien déterminées), la circulation maritime se propose deux objets principaux : 1° le transport instantané de la pensée, par le moyen des câbles sous-marins (§ 65) ; 2° le transport à vitesse moyenne et en grande quantité des matières brutes nécessaires aux centres industriels pour la vie et pour le travail de leurs habitants, ainsi que le transport des matières ouvrées par eux. C'est ce second objet qui doit retenir notre attention. L'analyse des conditions où se trouve maintenant le transport des choses à travers l'Océan nous donnera l'explica-

tion, non seulement du tracé des routes maritimes, mais de la diversité des navires et des routes.

Avant l'âge de la grande industrie, dont les foyers de développement se trouvent dans la zone tempérée de l'hémisphère nord, sous la même latitude, des deux côtés de l'Atlantique (pourtour de la mer du Nord, Iles Britanniques, Etats-Unis entre New-York et les grands lacs), la circulation maritime se proposait comme objet principal le transport des produits tropicaux et des marchandises précieuses vers les régions civilisées de l'Europe. Les navires n'avaient dans leurs cales que des objets qui présentaient une assez grande valeur sous un volume relativement faible, comme les épices, le sucre, les métaux précieux, les étoffes de soie. Soit que leur route fût tracée de l'Amérique tropicale aux côtes d'Europe, soit qu'elle vînt de l'Insulinde par le cap de Bonne Espérance, soit même qu'en reprenant la vieille piste du trafic arabe et vénitien, la route maritime fût tracée de l'Insulinde et de l'Inde vers le fond du golfe Persique et de la mer Rouge, il s'agissait toujours de faire passer d'une zone climatique de la planète à une autre zone les choses que la première possédait du fait même de son climat ou de ses mines, et que la seconde ne pouvait avoir. Une cargaison présentait toujours une valeur très élevée sous un petit volume. Souvent, comme nous l'avons vu (§ 57) la cargaison se complétait au moyen de la traite des nègres ; mais cette marchandise aussi avait une grande valeur, parce qu'elle était nécessaire au développement des produits tropicaux. Il y avait intérêt pour toutes les choses transportées, quelles qu'elles fussent, à rester en mer le moins possible. Le problème de l'accélération se posait donc seul pour les voiliers ; mais il ne se posait qu'en

termes assez simples, qui ne pouvaient comporter que des solutions limitées, puisque les principales voies du commerce maritime se déroulaient surtout dans les zones des moussons et des alizés.

Tout a changé avec l'avènement de la grande industrie et avec l'accroissement de la population urbaine et ouvrière. Le transport des denrées précieuses a passé au second plan. Au premier plan est venu le transport du blé, du maïs, du coton nécessaire pour nourrir et pour vêtir les foules urbaines, et celui de la houille, du fer, des métaux et du bois dont l'industrie a besoin en quantités croissantes. Sous un petit volume, toutes ces matières ont une faible valeur. Pour que la circulation maritime réponde à son but économique, il faut qu'elle les transporte en très grandes quantités à la fois. D'autre part, ces matières peuvent presque toujours supporter sans inconvénient les longs séjours à la mer, et, pourvu que le courant d'échanges soit établi d'une manière normale et que les entrepôts soient convenablement approvisionnés, il n'y a aucune urgence à les jeter rapidement sur les quais des ports. Ainsi, par suite de l'accroissement du tonnage des bateaux, qui rend la vitesse fort chère pour les bâtiments à vapeur, et par suite de la nature même des courants d'échanges, la question de l'accélération devient secondaire. La question de l'économie du transport prend une importance de premier ordre. C'est elle qui a défini et précisé peu à peu le type maritime du *cargo boat ;* c'est elle aussi qui maintient et qui maintiendra les voiliers, tout en limitant leur domaine.

Le *cargo-boat* s'oppose assez nettement au paquebot rapide. Le cargo a pour but essentiel le transport en

masse, dans ses cales immenses, de marchandises lourdes d'une faible valeur. Ce bâtiment se sert de sa machine, non seulement pour avancer, mais aussi pour faire toutes ses opérations de chargement et de déchargement à quai. Il est intéressé à ménager autant que possible sa provision de charbon et à marcher à une vitesse modérée, d'autant plus que, comme l'équipage du cargo est peu nombreux par rapport à son tonnage, les frais qui résultent de la prolongation du séjour en mer sont relativement peu élevés. Un cargo suit, en moyenne, à 10 ou 12 nœuds, les voies océaniques où les paquebots rapides le précèdent de si loin. Mais les paquebots rapides ne sont pas en très grand nombre, tandis que les cargos forment l'immense majorité du peuple des navires.

Le voilier moderne, construit en acier, avec son gréement simplifié, n'est guère qu'un cargo sans machine, où l'absence du moteur permet d'accroître l'espace destiné aux marchandises, mais où existent souvent, pour la manutention des marchandises, des moteurs auxiliaires, à vapeur ou à pétrole. Cette survivance du voilier s'explique par la mise au second plan de l'accélération qui avait favorisé la naissance du cargo. Dans les régions comme les zones d'alizés, où la route du navire à voiles est presque aussi sûre que celle du navire à vapeur, tout en étant plus lente, le grand voilier conserve ses avantages pour le transport des marchandises encombrantes. Aussi, au lieu de disparaître, a-t-il pris une figure moderne, et sa présence introduit un élément de complexité dans le tracé des routes maritimes, où il conserve aux agents physiques, comme les vents et les courants, une partie de leur ancienne influence.

64. **Accroissement du tonnage et spécialisation des navires.** — Ce qui montre bien que l'économie du transport prime l'accélération, c'est que l'économie détermine en maîtresse presque absolue les formes, la grandeur et l'utilisation des principaux types de navires. Aidée par les progrès techniques de l'outillage maritime et industriel, elle modèle les flottes marchandes selon les besoins commerciaux. Elle tend à réduire le nombre total des navires qui peuplent l'Océan : mais c'est pour accroître dans de vastes proportions le tonnage de ceux qui restent, et pour donner à chacun une destination aussi spéciale et aussi limitée que possible. Donc, elle concentre et elle spécialise à la fois.

C'est la construction en fer et en acier qui permet d'allonger, d'une manière presque illimitée, les coques des navires, que la construction en bois empêchait de dépasser d'assez modestes proportions. Les navires en bois, de 70 mètres de long, atteignaient le maximum ; les bateaux en acier de 240 mètres, comme les plus grands transatlantiques actuellement à flot, seront facilement dépassés. Le tonnage, la capacité et l'économie relative de transport s'accroissent dans la même mesure. Aussi l'empire maritime a-t-il passé du bois à l'acier, comme il a passé de la voile à la machine. Cette transformation de l'outillage a entraîné des conséquences profondes. C'est elle qui a décidément donné à la marine son caractère industriel, en l'annexant aux grandes industries assises autour des foyers de production de la houille et du fer. Les régions ou les pays qui ont l'empire industriel ne peuvent manquer d'avoir aussi l'empire maritime. Il n'en était pas ainsi du temps de la marine en bois, où les régions riches en forêts situées près de la mer, comme la Norvège,

étaient les centres de la plus grande activité dans les constructions navales. Celles-ci avaient alors leur domaine propre, qui dépendait surtout de l'abondance en bois près des côtes. Il en est encore ainsi dans les mers secondaires éloignées des grandes routes maritimes, où la marine ne se transforme que lentement et conserve ses bâtiments et ses lignes d'autrefois (chap. x). Mais partout où agissent le besoin social de l'économie des transports et le besoin psychologique de l'accélération, l'empire maritime passe ou tend à passer aux régions riches en houille et en fer. Dans ces régions, le besoin crée l'organe en l'espèce, le bateau à vapeur en acier, et à son tour, l'organe surexcite les besoins. L'Angleterre a dû les premiers siècles de sa suprématie maritime à sa position insulaire et à l'esprit d'entreprise de ses habitants ; mais cette suprématie ne se serait peut-être pas maintenue d'une manière si durable, et surtout, elle n'aurait pas distancé au point que nous voyons aujourd'hui les entreprises navales des autres nations, si le Royaume Uni n'avait pas eu ses immenses réserves de houille et de fer. Tout est organisé, dans l'industrie maritime anglaise, pour une production constamment active, rapide et peu coûteuse des coques et des machines. Les chantiers de la Clyde, qui déroulent le long de cette rivière, de Glasgow à Greenock, un ruban à peu près ininterrompu de cales de construction, donnent l'impression saisissante de cette activité. Les chantiers de la Tyne, en aval de Newcastle, produisent aussi, tous les ans, des flottes entières. Si l'Allemagne met aussi à l'eau, de notre temps, des flottes de plus en plus puissantes et de plus en plus nombreuses, on peut soutenir que l'impulsion originelle de ce mouvement est due à une pensée d'impérialisme commercial et politique, pour laquelle la

circulation et la domination maritimes sont étroitement liées l'une à l'autre (v. IV^e partie) : mais cette pensée serait demeurée à l'état de rêve imprécis et difficilement réalisable, si les ressources en fer et en houille du sol allemand n'avaient permis de développer, pour tous les buts industriels et en particulier pour le but maritime, un puissant outillage. Le développement maritime de l'Allemagne sera imité et peut-être surpassé, demain, par les États-Unis et le Japon. C'est donc sur toutes les parties maritimes de la zone tempérée de l'hémisphère Nord, dans le Pacifique comme dans l'Atlantique, que la marine industrielle prend son essor pour s'élancer sur toutes les routes du globe. Si nous rapprochons ce fait de l'abondance des populations maritimes et des pêcheries dans les mêmes régions (I^re partie), ainsi que de la présence, toujours sur les mêmes latitudes, des principaux foyers de surpopulation d'où rayonnent les plus actives migrations maritimes (II^e partie), nous obtenons une vue d'ensemble des causes qui assurent aux pays tempérés du Nord l'empire maritime social et économique, auquel est nécessairement attaché l'empire politique.

L'accroissement presque illimité du tonnage des navires et la réduction de leur nombre s'accompagnent d'une spécialisation progressive de leurs tâches économiques. Cette spécialisation n'est pas encore complète : il est même permis de croire qu'elle ne se complètera jamais, car la circulation maritime ne saurait avoir des cadres tout à fait rigides ; il y aura toujours intérêt à conserver à un certain nombre de bâtiments une souplesse d'utilisation qui puisse s'adapter tour à tour aux conditions changeantes de la boussole économique. Lorsque les bateaux vagabonds, les *tramps*, qui sont presque tous des cargos,

vont au petit bonheur, de port en port, recueillir le fret qu'ils peuvent trouver, ils montrent que le trafic maritime est souvent obligé de laisser le champ libre à l'imprévu. Cependant, la spécialisation s'impose pour certaines catégories de transports. Cette spécialisation aboutit à la création de types déterminés de navires ; mais la nature même de ces types montre bien que l'outillage de la circulation maritime se conforme aujourd'hui à des règles de l'ordre économique plutôt qu'à des règles de l'ordre nautique. Un modèle de navire, à l'époque présente, ne se distingue pas d'un autre par des qualités nautiques spéciales, mais par le mode d'utilisation économique pour lequel il est fait. Il n'en était pas de même avant la grande industrie, dans l'ère de la navigation à voiles et des cargaisons peu encombrantes. Alors, un bâtiment se distinguait d'un autre par les qualités particulières de marche et de manœuvre qui résultaient de sa voilure et de son gréement. Un brick, une goélette, un trois-mâts répondaient chacun à des exigences nautiques d'un ordre déterminé ; il était assez indifférent qu'ils fussent consacrés à un mode de transport plutôt qu'à un autre, aux passagers plutôt qu'aux marchandises, aux marchandises lourdes plutôt qu'aux marchandises légères. Maintenant, au contraire, les bâtiments à vapeur peuvent suivre indistinctement les mêmes routes, où ils font preuve des mêmes qualités, sans autre inégalité que celle de la vitesse ; mais l'affectation économique de chaque type s'est précisée et se précise chaque jour davantage. Quand le besoin de vitesse et de service régulier passe en première ligne, comme il arrive sur la route d'Europe à New-York, le type nécessaire est celui du grand paquebot *à marche rapide* (22 à 25 nœuds aujourd'hui en moyenne, 12 à

25 000 tonnes), comme la *Provence*, le *Kaiser Wilhelm II* et la *Lusitania*. Si le bateau est fait pour le transport d'émigrants et de marchandises en très grande quantité, il a besoin d'une vitesse encore assez grande, moins grande toutefois que le type précédent, mais il a besoin surtout d'un gros tonnage : c'est le *grand paquebot mixte* de la série en *ic* de la *White Star Line* dont nous avons parlé au § 58 (20 à 25 000 tonnes, 17 à 18 nœuds). Si le bateau est destiné à la fois aux voyageurs et aux marchandises d'assez faible volume, sur les routes où règne une activité un peu moindre, sa vitesse et son tonnage diminuent à la fois : c'est le cas des *paquebots moyens* qui sillonnent les lignes de l'Amérique du Sud, de l'Afrique, de l'Australie et de l'Extrême Orient (6 à 12 000 tonnes, 14 à 15 nœuds). Lorsque le bateau est destiné à peu près exclusivement au transport des marchandises lourdes, c'est le *cargo-boat ;* quelques cargos atteignent aujourd'hui des dimensions colossales (20 000 tonnes) : mais la majeure partie est comprise entre les grandeurs de 3 à 10 000 tonnes, et les vitesses moyennes de 9 à 14 nœuds. Comme le type précédent, le grand *voilier en acier*, trois-mâts barque ou carré, ou quatre-mâts (et même parfois davantage) répond aux besoins du transport océanique (1 500 à 5 000 tonnes). La spécialisation va même plus loin. Elle se porte jusqu'à la nature des marchandises transportées, surtout quand ces marchandises sont dangereuses ou quand l'incommodité de leur manutention exclut à peu près tout autre chargement. C'est ainsi qu'il y aujourd'hui des cargos pétroliers, des cargos charbonniers, des cargos cotonniers. Tous ces types ne sont pas si nettement tranchés que notre classification le ferait croire : entre les uns et les autres existent d'assez nom-

breux types intermédiaires, et, au-dessous de tous, les anciens voiliers et les petits vapeurs forment, dans la navigation méditerranéenne et littorale, un monde complexe, au rayon de circulation très restreint. La navigation océanique n'a donc pas perdu sa diversité en devenant industrielle ; mais cette diversité a changé d'allure, si l'on peut dire : elle est devenue plus économique que nautique.

65. **Enumération des grandes routes océaniques.** — Les grandes routes de la circulation maritime relient maintenant tous les foyers industriels et commerciaux des continents ; combinées avec les routes terrestres, elles tracent autour de la planète, dans le sens du méridien, un réseau de communications ininterrompu. Comme les continents, et en particulier le continent américain, s'étendent plutôt dans le sens de la latitude, il en résulte que les routes maritimes capitales sont celles qui suivent le méridien, soit dans l'hémisphère Nord, entre l'Europe, l'Amérique du nord, l'Asie orientale, soit, sur l'équateur et dans l'hémisphère sud, entre l'Afrique et l'Amérique du sud, entre l'Asie et l'Australie, soit, enfin, entre les trois pointes australes des continents. Ces routes ont comblé les anciens vides atlantique et pacifique (§ 40 et 41) : elles se relient, le plus souvent, aux réseaux de la télégraphie sous-marine, qui obéissent, comme elles, aux besoins généraux des échanges ; elles font participer d'immenses étendues marines au mouvement de la vie humaine ; cependant il ne serait pas exact de croire que la mer libre tout entière se rattache, dès maintenant, à « l'œcoumène de la circulation » de Ratzel. Des vides existent encore : ils existent entre les faisceaux distants

les uns des autres ; ils existent même, parfois, à l'intérieur des faisceaux, lorsque dans ceux-ci les routes d'aller et de retour sont bien distinctes. « Tandis que certains carrés de nos cartes, dit Maury, nous donnent jusqu'à mille observations et plus pour un seul mois, d'autres à côté, et pour d'autres mois, n'en ont pas une seule, tant sont tracées d'avance et restreintes les routes que le commerce suit sur l'océan. Ainsi, dans l'Atlantique sud, entre les routes des navires qui doublent, soit dans un sens, soit dans un autre, le cap Horn ou le cap de Bonne Espérance, il se trouve une immense étendue de mer rarement traversée par les navires, étendue sur laquelle nos cartes restent muettes jusqu'ici [1] ».

Les grands faisceaux océaniques sont les suivants :

A. *Routes de l'Atlantique.* — 1 La route des vapeurs de l'Europe (cap Clear et cap Lizard) à New-York (Sandy Hook suit deux itinéraires distincts. Du 15 août au 14 janvier, elle est tracée, à très peu près, suivant l'arc de grand cercle. Du 15 janvier au 14 août, elle fait un angle vers le S., à hauteur des bancs de Terre Neuve ; le sommet de l'angle se trouve par 42° lat. N. et 47° long. W. Gr. Ce détour est déterminé par la présence des glaces flottantes et des brumes, à la fin de l'hiver et au printemps, sur les bancs. Les routes de retour sont tracées de manière à passer à 1 degré au S. des routes d'aller, vers le milieu de l'Atlantique, dans la zone où le faisceau s'élargit le plus.

2 La route des vapeurs de la Méditerranée à New-York suit l'arc de grand cercle de Gibraltar à Sandy-Hook. La route d'aller passe au S. des Açores ; la voie de

[1] Maury, 1, p. 175.

retour est déviée un peu au N. de ces îles, afin de profiter dans une certaine mesure, de l'afflux des eaux de l'W. à l'E. (Gulf Stream) et des vents du S. W. dominants.

3) La route des vapeurs du cap Clear et du Lizard aux Antilles est tracée entre l'Europe et les deux points d'atterrage de Saint-Thomas aux Antilles (pour les Petites Antilles), et de Nassali aux Bahama (pour Cuba et le golfe du Mexique). Comme la précédente, elle profite, pour le retour, du Gulf Stream et des vents dominants, tandis qu'à l'aller elle est à peu près rectiligne. Par conséquent, elle passe à l'aller au S. E. des Açores, et au retour au N. W. de ces îles. Particulièrement, la route de retour du détroit de Floride à la Manche dessine presque sur la carte le bord oriental du Gulf Stream.

4) La route des vapeurs de la Manche à l'Amérique du Sud n'a pas un caractère transocéanique aussi prononcé que les précédentes. C'est presque une ligne d'escales, comme beaucoup de faisceaux méditerranéens. Elle traverse l'Atlantique dans sa partie la plus étroite, entre Saint-Vincent du Cap Vert et le cap Saint-Roch. Elle subit à l'aller et au retour quelques variations, dues au choix des escales : les navires peuvent s'arrêter à Madère ou aux Canaries, aux îles du Cap Vert ou à Dakar. Le faisceau est absolument côtier du cap Saint-Roch à Buenos Ayres et au delà.

5) La route des vapeurs d'Europe au Cap serait presque exclusivement côtière, si elle ne prenait le large de Dakar au Cap au lieu de suivre le retrait du golfe de Guinée.

6) En revanche, la grande route des voiliers du N au S. de l'Atlantique (*sailing across the equator*) est tout

entière océanique, dans ses trajets variables. Le voilier est intéressé à suivre une route qui l'éloigne de la côte, et qui le mette à l'abri, non seulement des dangers terrestres, mais de la brusquerie des changements météorologiques habituelle au voisinage du littoral [1]. La route d'aller, d'Europe au Cap ou à l'Amérique du Sud, suit jusqu'à la zone équatoriale, d'une manière à peu près rectiligne, les alizés de l'hémisphère Nord, du N. E. au S. W., en passant non loin de Madère et des îles du Cap-Vert. Au delà de l'équateur, elle se bifurque. Pour l'Amérique du Sud, la présence du courant de l'hémisphère austral (courant du Brésil), permet aux voiliers de parvenir assez aisément à leur but ; mais pour le Cap, les alizés du S. E. obligent les navires à faire un grand détour, par Trinidad et par Tristan da Cunha. La route de retour se fait suivant la même méthode ; celle-ci est favorisée par les alizés du S., et contrariée par ceux du N. ; aussi, dans l'hémisphère N., les voiliers sont obligés de faire le périple des Açores, pour gagner la zone du Gulf Stream et des vents dominants du S. W.

B. *Routes du Pacifique.* — Elles sont encore peu nombreuses et relativement peu fréquentées. 1) La ligne des vapeurs de Yokohama à Victoria (île de Vancouver) et à San-Francisco est symétrique à la ligne atlantique d'Europe à New-York ; mais son tracé est plus simple ; il se confond avec l'arc de grand cercle, parce que la navigation n'a pas à redouter, dans le Pacifique Nord, la dérive des glaces, et parce que le petit nombre des bateaux engagés sur cette route dispense de prendre les mêmes précautions que dans l'Atlantique.

[1] Maury, 1, p. 266.

2) Les lignes de vapeurs de Sydney (Australie) et d'Auckland (Nouvelle-Zélande) à Victoria et à San-Francisco, sont déterminées dans leurs tracés par les escales des Fidji et d'Honoloulou.

3) La route des vapeurs du cap Horn à San-Francisco est uniquement côtière.

4) La route des voiliers de Sydney à San-Francisco passe, à l'aller, au S. de la Nouvelle-Zélande, et profite longtemps, dans les latitudes australes, du mouvement général des eaux d'W. en E. Elle ne remonte au N. que dans la partie orientale du Pacifique, vide d'archipels coralliens. Dans l'hémisphère N., elle est contrariée par les alizés de N. E., et obligée à décrire un détour pour parvenir à San-Francisco. La route du retour est engagée, par les alizés du N. E., au milieu des archipels coralliens du Pacifique, d'où elle ne parvient pas sans difficultés jusqu'à Sydney.

5) La route des voiliers du cap Horn à San-Francisco est tour à tour, comme la grande route atlantique, contrariée ou favorisée par les alizés : à l'aller, elle passe à Honoloulou, et au retour entre l'île de Pâques et les Pomotou.

C. *Routes de l'océan Indien et du tour du monde austral.* — La partie océanique de l'océan Indien ne comprend que deux grandes routes de vapeurs : 1) du Cap à Colombo par Madagascar ou les Mascareignes ; 2) de Colombo à Melbourne et à Sydney. Les principales routes de voiliers de cet océan résultent de la mousson et font partie des faisceaux de la circulation méditerranéenne.

Quant au tour du monde austral, c'est une route de voiliers. L'afflux des eaux d'W. en E., sur toute la partie méridionale de la planète, permet aux voiliers d'aller avec bon

vent d'Europe au Cap et du Cap à Melbourne ou à Auckland, et de revenir par le cap Horn, dans la région des « grandes brises » de l'océan Indien et du sud du Pacifique.

---

# CHAPITRE X

## FAISCEAUX DE LA CIRCULATION MÉDITERRANÉENNE

66. Voies maritimes indo-méditerranéennes. — 67. Isolement des anciens faisceaux ; la navigation dans les mers de la mousson. — 68. Jonction des faisceaux méditerranéens et sino-indiens : la route de Suez et la navigation à vapeur. — 69. Escales et pays d'entrepôts. — 70. Equipages cosmopolites. — 71. Concurrence des voies terrestres et des voies maritimes.

66. **Voies maritimes indo-méditerranéennes.** — De Gibraltar à Yokohama se développent à travers des bassins maritimes étroits et encaissés (Méditerranée, mer Rouge, mers de Chine), ou soumis à un régime climatique particulier (N. de l'Océan Indien), les faisceaux de circulation méditerranéens. Leur plus grande extension est dans le sens du méridien, comme pour les faisceaux océaniques : mais là s'arrête la ressemblance des uns et des autres. On comprend aussitôt, au seul examen de la carte, que le faisceau des voies maritimes, dans la Méditerranée et dans les mers de la Chine et de l'Inde, ne peut se former d'après les règles qui expliquent la genèse des faisceaux dans l'Océan. Tout l'ensemble maritime dont nous abordons l'étude au point de vue de la circulation se compose d'un complexe de mers intérieures, de mers en bordure, et de mers fermées par des îles. Ce n'est donc pas un tout uniforme comme l'Océan : c'est une mosaïque de bassins qui n'ont aucune coordination physique, sinon

celle qui provient de relations structurales lointaines, auxquelles l'évolution même de la face de la terre a mis un terme par l'assèchement de l'ancienne « Méditerranée centrale » (*Tethys* de Suess), et par le comblement du détroit de Suez ; ni par le climat, qui oscille, d'une région à l'autre, entre le régime des saisons tranchées et celui des saisons intermédiaires, ou entre le régime de la mousson et celui des vents variables, ni par la faune ou par la flore, les régions de la circulation méditerranéenne ne se rapprochent étroitement : elles contrastent plutôt, et c'est ce contraste qui en a fait les grandes voies du commerce maritime, au temps où ce commerce n'avait d'autre objet que de suppléer, par le transport, aux différences de production végétale qui séparent les pays tropicaux des régions tempérées de l'Europe (§ 63). Les bassins indo-sino-méditerranéens n'ont de commun que leur extension médiocre. On ne peut évaluer à plus de 19 millions de kilomètres carrés l'étendue totale des mers où se déroule la circulation de Gibraltar à Yokohama : c'est à peine le quart de l'Atlantique, et le huitième du Pacifique. En outre, cet étroit espace est très sectionné. Les voies maritimes qui le sillonnent sont étranglées dans de nombreux couloirs : détroits de Messine et de Sicile, Bosphore et Dardanelles, canal de Suez, mer Rouge et Bab-el-Mandeb, détroits de Malacca, de la Sonde, de Macassar, canal de Formose, détroit de Tsou-Shima. A chaque couloir important s'est établie une escale, point d'arrêt qui est en même temps un centre de rayonnement des voies maritimes sur les deux bassins qui réunissent leurs eaux dans le détroit. Gibraltar, Messine, Tunis, Constantinople, Port Saïd, Aden, Colombo, Singapour, Batavia, Shanghaï et Nagasaki occupent sur la carte des situations analogues

ou identiques. Points d'eau, points de charbon, carrefours commerciaux, centres de croisement des races, possédant tous ces caractères soit au même degré, soit à des degrés très différents, ces villes relient, réunissent et confondent ensemble les voies méditerranéennes; ce sont comme les nœuds solides où se serrent les mailles du réseau de ces voies. Cette jonction des routes aux escales d'étranglement n'empêche pas chaque bassin méditerranéen de garder son unité humaine, comme son unité physique. Car, de même que chacun des bassins se distingue par son relief particulier, par ses lignes isobathes fermées et par un régime météorologique spécial, de même chacun possède, en dehors des grandes voies qui l'unissent aux autres, un réseau à part, souvent très actif, où navires, équipages, passagers et marchandises vont et viennent dans l'étroit espace maritime d'un golfe ou d'une mer intérieure, sans en sortir jamais. Ainsi, le cabotage de la Méditerranée occidentale, entre la France, l'Espagne, l'Italie et l'Algérie-Tunisie, vit de sa vie propre, sans presque rien emprunter au dehors. Il en est de même de la navigation des Echelles du Levant, entre Marseille, Gênes, Naples, Trieste, Odessa, Batoum et Alexandrie, par le Pirée, Syra, Salonique, Constantinople, Smyrne et Beyrouth. Cette navigation, qui constate et souligne l'unité de la Méditerranée d'Europe, est presque exclusivement méditerranéenne. Même caractère régional dans le commerce « d'Inde en Inde », ou dans les relations par jonques entre la Chine et les mers de l'Insulinde. Cette circulation, limitée à des bassins presque fermés et très peu étendus, où de médiocres distances séparent les côtes opposées, substitue assez souvent, au va et vient rectiligne des grandes routes de l'Océan, des voies tracées

suivant des courbes fermées, ordinairement ellipsoïdales et parfois presque circulaires. Des voies de ce genre répondent à la nature des choses. Un navire qui fait, par exemple, dans un but commercial, le tour des Echelles du Levant, n'a pas, depuis le moment où il quitte son port d'attache jusqu'à celui où il y revient, une route d'aller et une route de retour bien séparées. Il fait une sorte de périple, comme les légendaires vaisseaux de l'*Odyssée* et de l'*Énéide*. Il n'est pas rare que les paquebots des lignes régulières du Levant aient des escales d'aller et des escales de retour différentes. A plus forte raison le bateau chercheur de fret va où il peut en trouver, en faisant, s'il le faut, le tour des ports de la mer intérieure. Ce n'est pas dans l'Atlantique que sont nés les *tramps*, les bateaux vagabonds : ils sont méditerranéens ; ce sont, par exemple, les *bateaux de caravane* des marins grecs ; ces petits voiliers, construits hâtivement en sapin, quittent leur port d'attache pour n'y revenir jamais, car leur courte existence (quatre ou cinq ans environ) se passe tout entière en voyages dans le cycle des ports méditerranéens, sans direction fixée longtemps à l'avance. Les routes en courbes fermées ont été la règle dans toutes les mers secondaires sino-indo-méditerranéennes, sauf cependant dans les zones de la mousson, où la régularité des vents imposait des tracés rectilignes, semblables en petit, dans les deux sens, aux routes que favorisent les alizés dans un sens seulement (§ 67).

67. **Isolement des anciens faisceaux ; la navigation dans les mers de la mousson.** — C'est un fait relativement récent que la jonction maritime des bassins indo-sino-méditerranéens. Cette jonction a eu une aussi

grande valeur, pour la circulation méditerranéenne, que le comblement des grands vides pour la circulation océanique. La jonction s'est faite, pour la navigation à voiles, par la découverte de la route du Cap, et pour la navigation à vapeur, par le percement de l'isthme de Suez. Avant que la circulation maritime se frayât ces routes nouvelles, et surtout avant l'établissement de la seconde, dont la brièveté a corrigé la longueur démesurée de la première, les faisceaux de la circulation méditerranéenne appartenaient à deux domaines tout à fait séparés par mer, entre lesquels il n'y avait que quelques pays d'entrepôt et d'incommodes voies désertiques qui offraient, outre leurs inconvénients propres, tous ceux des opérations de transbordement (§ 69). Ces deux domaines étaient la Méditerranée d'une part, les mers de la mousson de l'autre. Les conditions de la navigation et, par suite, les constructions navales ainsi que la pratique du métier de la mer différaient totalement dans les deux séries de bassins maritimes que séparaient, non seulement la langue de terre de Suez, mais l'étendue et les côtes inhospitalières de la mer Rouge.

La Méditerranée d'Europe est située non loin de la bordure nord de la zone tropicale ; mais elle est encore, tout entière, en dehors de cette zone ; elle fait partie par conséquent de la zone des vents variables, malgré la constance relative du climat méditerranéen à saisons tranchées. Non seulement les vents variables, mais les vents locaux qui dominent soit toujours, soit de temps à autre, dans des régions particulières de la Méditerranée autan, sirocco, mistral, fœhn, vents étésiens donnent à cette mer une grande variété et même une certaine instabilité de régime météorologique. La route des bateaux à voile

n'y est pas toute tracée, et elle n'est pas exempte d'obstacles. La Méditerranée rappelle, en petit, les océans des mers tempérées. Quoiqu'elle ne connaisse pas, en général, des tempêtes aussi violentes que celles des mers en bordure du Nord de l'Europe, où le régime instable de l'Atlantique Nord s'aggrave et s'exaspère au voisinage des côtes, la Méditerranée ne saurait être regardée comme une mer toujours maniable pour les voiliers. Sa richesse structurale multiplie les lignes dangereuses des côtes, où soufflent violemment et parfois soudainement les vents locaux. Le louvoyage côtier est souvent malaisé ; par là même il constitue un bon apprentissage du métier de la mer, comme le louvoyage dans les mers difficiles du nord de l'Europe. D'après de vieilles instructions nautiques du IVe siècle avant notre ère, les anciens Grecs considéraient les mois d'hiver, entre novembre et mars, comme une époque où la navigation au large était à peu près impossible [1]. Il n'est pas étonnant que l'art de la navigation, qui progresse seulement par les difficultés qu'il rencontre, se soit développé d'abord dans la Méditerranée. Pour les relations qui leur étaient nécessaires, les peuples de la mer intérieure avaient affaire, non à un lac où des bateaux primitifs leur auraient suffi, mais à une sorte d'océan de proportions réduites, où les cartes, les compas, l'observation du ciel et la pratique de la manœuvre à la voile ont été utilisés aussi tôt que sur les côtes de l'Atlantique, plus tôt même, si l'on en croit les paroles de Henri le Navigateur, qui affirmait, en 1430, que les marins du Nord ne savaient encore, ni se servir de la boussole, ni se guider d'après les cartes.

[1] Ratzel, 7, § 314.

Tout autre était le spectacle offert par la navigation dans les mers de la mousson. Il est bien remarquable que les Chinois, premiers découvreurs des propriétés de l'aiguille aimantée, ne s'en soient servis, pendant longtemps, que pour voyager dans les déserts sablonneux de l'Asie centrale, et n'aient pas songé à mettre des boussoles sur leurs bateaux. Ils croyaient n'en avoir pas besoin. Pour la navigation qui leur importait, entre la Chine méridionale et les îles des épices, de même que pour la navigation hindoue entre l'Inde et l'Insulinde, et entre l'Inde et la côte orientale d'Afrique, la mousson dispensait les hommes de toute recherche nautique et de toute étude assidue du métier de la mer, soit pour la construction, soit pour la manœuvre, soit pour la route des bateaux. Les jonques chinoises, ces lourds bâtiments si peu marins, du port d'environ 600 tonneaux, se réunissaient en flottilles, à époques fixes, pour aller dans l'Insulinde et pour en revenir à la faveur de la périodicité de la mousson, comme Marco Polo l'avait remarqué dès le XIII^e siècle [1]. Comme les voiliers qui allaient de l'Inde en Afrique, ces bateaux n'étaient pas gréés pour marcher contre le vent. La navigation chinoise, indienne et même indonésienne dépendait, plus qu'aucune autre au monde, du régime météorologique qui donnait aux bateaux des routes d'aller et de retour assurées, mais qui leur interdisait tout changement de route et toute recherche du mieux. « Les *sommes* chinoises, disait Le Gentil en 1781, ces bâtiments si peu faits pour tenir contre le vent, qui de tous les vaisseaux des mers orientales ont le plus besoin de vents réglés, prennent bien garde de ne pas entre-

[1] Ratzel, 7, § 314.

prendre des voyages contre mousson. Il va tous les ans d'Emouy [Amoy] à Manille plusieurs de ces *sommes* ; elles arrivent toutes au plus tard en avril, et repartent toujours de Manille à la fin d'août ou dans les premiers jours de septembre. Sans cette précaution, elles ne gagneraient jamais Emouy, dont la position, à l'entrée du canal, en défend l'approche à tout vaisseau venant des mers de Chine ou de celle de Manille, pendant la saison des vents du Nord-Est [1]. » Sur la côte du Malabar, la mousson du S. W. suspendait, pendant sa période violente, toute activité maritime. « Dès que la mousson du S. W. commence à faire sentir son approche par des orages et des chaleurs, les bateaux rentrent dans les ports, et cherchent un refuge pour six mois : les caboteurs se déchargent pour franchir les barres des rivières, se halent ordinairement à terre, enlèvent leurs mâts, leur gréement, et attendent, couverts de feuilles de cocotier, que la belle saison les rende à l'activité ; ils servent même souvent d'habitation à leurs équipages, lorsqu'ils sont ainsi remisés loin de leur pays [2]. » Si Bombay est devenue le grand port de la côte du Malabar, en détrônant Goa, Calicut, Surate et même Cochin, c'est que cette ville est le seul port du Malabar où il soit possible de mouiller pendant la mousson du S. W. : elle est, en même temps qu'un grand centre commercial, un vrai port de refuge.

Le seul peuple des mers sino-indiennes qui fût habile dans l'art nautique était le peuple arabe dont nous avons étudié, plus haut, les bateaux et les marins (§ 22). Les Arabes trouvaient bien, comme les Chinois et les Hin-

[1] Le Gentil, t. II, p. 794.
[2] Paris, p. 16-17.

dous, un secours dans la mousson, lorsqu'ils faisaient le commerce de l'Inde en Afrique ; mais leurs voyages s'étendaient au delà des zones de la mousson, et les conduisaient dans des mers difficiles pour les voiliers, comme la mer Rouge, le golfe Persique, le canal de Mozambique, où les aptitudes nautiques des marins arabes s'exerçaient et s'assouplissaient en luttant contre les obstacles.

68. **Jonction des faisceaux méditerranéens et sino-indiens : la route de Suez et la navigation à vapeur.** — La jonction des faisceaux de la Méditerranée et des faisceaux sino-indiens s'est opérée, comme nous l'avons dit plus haut (§ 67), d'abord au moyen du périple africain de Diaz et de Gama, qui a conduit dans les mers de la mousson les voiliers européens de l'Atlantique et de la Méditerranée. Cette route de la voile, seule suivie pendant quatre siècles, de 1498 à 1869, pour les communications entre l'Europe, l'Inde, les îles des épices et l'Extrême-Orient, détrôna l'ancienne route terrestre des pays d'entrepôts (Arabie et Egypte) par laquelle, au Moyen Age, les marchands arabes trafiquaient avec les marchands vénitiens (§ 69). Elle détourna la circulation de la voie la plus courte, dans l'espace, pour la reporter sur la voie la plus longue ; elle vérifia ainsi d'une manière éclatante, pour la circulation méditerranéenne, l'exactitude du principe du raccourcissement dans le temps, et non dans l'espace, que nous avons posé à propos de la circulation océanique (§ 62). C'est pour éviter les retards et l'incommodité du transbordement terrestre, et aussi les retards qui dépendaient du régime météorologique peu favorable de la mer Rouge et du golfe Persique, que les

grands voiliers de l'Europe cinglaient par le Cap vers les mers de l'Inde. Toutefois, l'ouverture de cette route ne pouvait faire cesser entièrement l'isolement maritime des mers sino-indiennes, par rapport à la Méditerranée. Au contraire, la route de Vasco de Gama eut pour résultat, en faisant entrer les mers sino-indiennes dans les faisceaux de la circulation générale, d'en exclure la Méditerranée d'Europe. Les ports méditerranéens se trouvèrent reportés à une plus grande distance des mers de l'Inde que les ports atlantiques, et le commerce maritime d'Orient en Europe passa à ces derniers. L'ouverture d'une nouvelle voie fut donc suivie, dans ce cas particulier, d'une véritable anomalie. Tandis que toute route nouvellement frayée ouvre d'ordinaire à la circulation de nouveaux espaces maritimes, sans rien diminuer de l'activité des anciens, le périple de Gama exclut pour longtemps la Méditerranée du grand mouvement maritime de la planète, en la réduisant strictement à son mouvement particulier. Les mailles méditerranéennes se trouvèrent donc, en fait, supprimées, dans le réseau de navigation d'Europe en Orient. Or, comme les mers atlantiques d'Europe et les mers de l'Inde et de la Chine étaient trop distantes et trop dissemblables pour que la soudure de leurs voies maritimes fût suivie d'une fusion des pratiques de la navigation et des peuples maritimes, le domaine sino-indien continua à vivre de sa vie propre, troublée de temps à autre par les prétentions rivales des Européens à l'hégémonie politique et commerciale dans les mers de l'Inde. Comme la première colonisation, celle des Portugais, les colonisations qui suivirent, malgré la stabilité acquise par les établissements politiques et commerciaux de quelques-unes (Angleterre et Hollande), ne réussirent pas à assimi-

ler entièrement aux réseaux maritimes de l'Atlantique la circulation sino-indienne. Sans doute, cette assimilation rencontrait d'autres obstacles difficiles à vaincre, comme la solidité des vieilles civilisations et des habitudes commerciales de l'Inde et de la Chine ; mais le principal obstacle, c'était l'éloignement. Trente ans de bateaux à vapeur et de canal de Suez ont plus fait pour le rapprochement de l'Extrême Orient et de l'Europe que quatre cents ans de voyages de voiliers vers le Cap.

Le percement de l'isthme de Suez et les progrès de la navigation à vapeur sont deux faits inséparables. C'est le second qui a provoqué le premier, en lui donnant un caractère d'utilité et même d'urgence que la construction du canal ne possédait pas auparavant. Pour les voiliers, l'obstacle n'était pas tant dans l'étroite langue de sable de Suez que dans la navigation presque impraticable de la mer Rouge. Cette mer, long et étroit couloir encaissé entre des côtes désolées et dangereuses, est trop rectiligne et trop resserrée pour les exigences de la navigation à voiles, surtout avec un régime météorologique qui comporte, quelles que soient l'époque de l'année et la route suivie, la moitié de la distance parcourue avec vents contraires, soit de Suez à Djeddah, soit de Djeddah à Aden. Aussi, le canal ne s'est-il pas imposé, tant que l'unique moteur des bateaux a été le vent. On le voit bien par l'insuccès du canal de Néchao, de Suez à Memphis, que les sables ont rapidement comblé et que personne n'a jamais essayé de rouvrir. Mais la navigation à vapeur a fait tomber l'obstacle des vents contraires, des calmes et de l'étroitesse de la mer Rouge, et la construction du canal a suivi de près. Presque tous les bateaux qui passent par le canal de Suez, et qui font les 17 millions de tonnes

de son mouvement annuel, sont des steamers, des croiseurs et des cuirassés. A Aden, la vraie porte de sortie asiatique du canal, les bateaux qui font relâche « sont tous, pratiquement, des vapeurs », disent les *Tables of Merchant Shipping*. Cette route maritime est bien la plus moderne qui soit au monde. Elle l'est par sa construction, par l'homogénéité des bateaux qui la fréquentent, par la renaissance méditerranéenne qu'elle a déterminée, et par les nouveaux courants de jonction, sinon de fusion, qu'elle a établis entre les peuples maritimes de l'Europe, de l'Inde et de l'Extrême-Orient. Elle l'est aussi par son caractère international, qui contraste si vivement avec l'ancienne mainmise établie, au moyen du monopole et de la guerre, sur les mers d'Orient, par les anciennes puissances coloniales de l'Europe. Le mince filet du canal, large de 100 mètres seulement, donne plus d'air et de jour à la navigation européenne que n'en donnait l'espace maritime, presque sans bornes, du périple austral de l'Afrique, au temps où les compagnies de commerce de la Hollande, de l'Angleterre et de la France prétendaient se réserver exclusivement les profits de la navigation dans l'Inde et ne permettaient à aucun vaisseau, au delà du Cap, de naviguer sans un laissez-passer signé de leurs directeurs.

69. **Escales et pays d'entrepôts.** — Le raccourcissement de la route dans l'espace, procuré à la circulation méditerranéenne par l'ouverture du canal de Suez, a été suivi d'un raccourcissement progressif dans le temps. Comme dans l'Atlantique, de nombreux progrès ont été faits, sur les voies d'Europe en Extrême-Orient, dans le sens de l'accélération. A mesure que la technique de la

navigation à vapeur se perfectionne, le nombre moyen des jours de traversée diminue. Cependant, l'accélération de la circulation méditerranéenne est sensiblement moins grande que l'accélération dans l'Atlantique. La Méditerranée, l'Océan Indien et les mers de Chine ne connaissent pas encore, pour les longues traversées, les paquebots de 20 à 25 nœuds. Une vitesse moyenne de 15 à 16 nœuds, qui, d'Europe à New-York, est réalisée par les steamers de troisième ordre, est presque considérée, sur la route de Chine, comme un maximum. Deux raisons s'opposent à l'accroissement indéfini de la vitesse sur les faisceaux méditerranéens. La première relève de la psychologie sociale ; la seconde est d'ordre matériel. Tandis que la route d'Europe à New-York relie deux civilisations de climats tempérés, trépidantes et affairées toutes les deux, où l'économie de temps passe au premier rang des préoccupations, aussi bien à l'E. qu'à l'W. de l'Atlantique, les routes méditerranéennes relient, entre les climats tempérés et les climats tropicaux, des civilisations très différentes, celles de l'Europe, de l'Inde, de la Chine et de l'Insulinde, où le temps a une valeur fort inégale suivant les lieux : très estimé en Europe, il l'est moins en Chine, il l'est encore moins, peut-être, dans l'Inde, et ces différences de valeur se traduisent par une hâte moins grande dans les transports maritimes. Si l'Européen demeure toujours pressé d'arriver, les marchandises que transportent ses bateaux ne sont pas impatiemment attendues, et celles qui sortent des ports de l'Inde et de la Chine sont expédiées sans hâte, de sorte que les vieilles civilisations d'Orient mettent sur les paquebots d'Europe une sorte d'empreinte de leur lenteur séculaire. D'autre part, l'accroissement indéfini de la vitesse comporte, de toute né-

cessité, un grand accroissement du tonnage, et les dimensions relativement restreintes du canal de Suez (37 mètres de largeur au plafond, 9m,50 de profondeur), ne permettent pas d'y aventurer des bateaux semblables à la *Lusitania* ou même au *Kaiser-Wilhelm II;* bien qu'il soit possible, comme on le fait en ce moment même, de rendre le canal plus large et plus profond, les parois et le fond de sable mouvant dont il se compose feront toujours courir aux navires des risques d'échouage, particulièrement dangereux pour les Léviathans modernes.

Malgré l'infériorité de l'accélération dans les faisceaux méditerranéens, la médiocrité de l'espace y est telle que l'application de la vapeur à la navigation s'est déjà fait sentir d'une manière très vive sur les anciennes escales et sur les pays d'entrepôts, ces intermédiaires où l'on faisait halte dans les longs voyages d'autrefois, et où les marchandises étaient triées, classées et réparties pour un nouveau parcours, tandis que maintenant, grâce à la vapeur, on *brûle* ces antiques étapes, de même que, sur terre, les trains express brûlent les petites stations. Toute accélération des transports, comme le dit Ratzel, *fait sauter* les intermédiaires devenus inutiles. Ratzel lui-même en donne un exemple très particulier, mais bien saillant, en citant (*Politische Geographie*, chap. XXI, § 297), l'exemple de Wisby, dans l'île baltique de Götland, ancienne escale obligatoire des petits voiliers qui allaient du Danemark vers le golfe de Finlande ; Wisby était, à cette époque, une cité maritime vivante et riche, tandis que maintenant elle est bien déchue. Ce qui est vrai de la petite ville de Wisby, dans le minuscule domaine de la Baltique, est vrai, dans le domaine plus étendu des faisceaux méditerranéens, pour des villes comme Venise, et aussi

pour des pays entiers, les anciens *pays entrepôts*. L'Egypte et l'Arabie ont eu, avant Vasco de Gama, ce rôle d'entrepôt général entre l'Europe et l'Inde, qui faisait de l'Arabie comme de l'Egypte des réservoirs temporaires de richesses ; et, par une erreur assez facile à comprendre, les hommes d'Occident confondaient ces pays-entrepôts avec les pays de production, si bien que, pour eux, c'était directement d'Arabie que venaient les étoffes, les épices et les pierres précieuses dont trafiquaient les marchands arabes et vénitiens. On ne peut expliquer autrement la fabuleuse réputation de richesse dont a joui l'Arabie jusqu'au voyage de Vasco de Gama. Ce pays d'Ophir et de la reine de Saba, qui n'est qu'un désert de sables et de pierres, passait en Europe pour un véritable Eldorado.

Aujourd'hui, sur les routes méditerranéennes, comme sur les routes atlantiques, et d'une manière plus frappante sur les premières que sur les secondes, les pays-entrepôts ont disparu ou tendent à disparaître entièrement. Beaucoup d'escales subsistent encore, mais leur rôle s'est spécialisé. Des villes comme Port-Saïd, Aden et Colombo, au lieu d'être d'universels réservoirs de marchandises, sont avant tout des dépôts de vivres et de charbon pour les bateaux qui passent. C'est grâce à la nécessité du charbon que l'on assiste, sur les routes méditerranéennes, à une sorte de renaissance de l'escale vivante et prospère, que son antique rôle d'entrepôt ne suffirait plus à soutenir. Mais, pour que l'escale-dépôt de charbon se développe, il est nécessaire qu'elle se trouve à l'un des points précis qui divisent la route suivant la moyenne de charbon que peuvent contenir les soutes des paquebots, une provision de sûreté mise à part. Les dépôts de charbon importants jalonnent donc, à distances à peu près égales, les routes de

Méditerranée et d'Extrême-Orient, et quand deux dépôts se trouvent trop près l'un de l'autre, une des deux escales est appelée à décliner au profit de sa rivale. Tels sont, par exemple, les cas de Gibraltar par rapport à Alger, de Pointe de Galle par rapport à Colombo, de Malacca par rapport à Singapour, et de Macao par rapport à Hong-Kong.

C'est seulement aux extrémités des faisceaux méditerranéens, c'est-à-dire aux points où le trafic maritime se soude au trafic terrestre, que les dernières escales conservent intégralement le caractère d'entrepôts, car de nombreux transbordements se font sur ces points, et ces transbordements sont suivis d'une redistribution nouvelle. C'est ainsi que des ports comme Hong-Kong et Shanghaï, où afflue tout le trafic terrestre de la Chine, demeurent des entrepôts, et ne sont pas de simples escales, même pour les navires qui suivent jusqu'à Yokohama les faisceaux d'Extrême-Orient. Mais, même dans ces régions où la circulation maritime vient aboutir, tout entrepôt devenu inutile pour des raisons géographiques ou historiques est appelé à disparaître. Nagasaki a déchu comme Venise, parce que, comme Venise, quoique d'une manière différente, cette ville est devenue un intermédiaire superflu.

70. **Équipages cosmopolites.** — Une des conséquences les plus saillantes de l'activité moderne des transports méditerranéens a été l'activité croissante du rapprochement de races qui se traduit, non seulement par la bigarrure des populations urbaines dans les bassins méditerranéens (§ 49), mais par l'embarquement d'hommes de toute couleur et de toute provenance sur les navires qui vont d'Europe en Chine. Nous avons étudié (chap. VI) la

manière dont se font les mélanges de peuples dans les mers en bordure et dans les bassins fermés, au moyen de traversées vers les côtes situées en face ; et ces traversées aboutissent assez souvent, comme nous l'avons vu, à établir une similitude et même une identité ethnique entre deux côtes opposées, tandis qu'un nivellement de ce genre est beaucoup plus rare dans deux régions exclusivement continentales, si voisines qu'elles soient l'une de l'autre. L'embarquement, sur les navires méditerranéens et sino-indiens, d'hommes de provenance très diverse, s'accorde avec cette règle générale du peuplement, qui fait des traversées maritimes les plus efficaces agents de mélange, dans les bassins fermés et dans les mers en bordure. D'autres motifs, particuliers aux routes méditerranéennes, contribuent encore à jeter toutes sortes de gens sur les bateaux européens. Les foyers de condensation surpeuplés de l'Inde et de la Chine, dépourvus de grandes industries qui puissent faire vivre leurs fourmilières d'hommes, n'exportent pas seulement des engagés et des coolies, mais aussi des marins et des employés maritimes de toute espèce, depuis le maître d'hôtel et le cuisinier chinois jusqu'au *lascar* hindou qui lave le pont et qui grimpe dans la mâture. En outre, dans les chaufferies des bateaux d'acier, qui sont d'intolérables fournaises sous le soleil brûlant de la mer Rouge et des mers de Chine, les Arabes, les Hindous, les Chinois et les Nègres remplacent souvent les Européens d'une manière avantageuse. La marine britannique, pour laquelle la navigation sino-indienne a une importance de tout premier ordre, n'emploie pas moins de trente mille *lascars* et *natives* sur ses lignes de l'Inde et d'Extrême-Orient, tandis que sur les mêmes lignes ne naviguent guère plus de treize mille matelots anglais. Aujourd'hui,

ce mélange d'hommes de toutes races n'est plus particulier aux faisceaux méditerranéens; il se répand sur les voies maritimes du monde entier, à mesure que les marins de race européenne deviennent plus exigeants et moins nombreux; mais, c'est toujours entre la Méditerranée et les mers de Chine que les équipages sont les plus composites, au point que sur beaucoup de navires anglais et allemands, l'état-major seul représente la nationalité du pavillon.

Dès 1886, Froude observait l'hétérogénéité des équipages jusque sur les lignes du Pacifique, si peu actives alors, entre la Nouvelle-Zélande et la Californie. « Comme équipage, je prends des Danois, lui disait le capitaine américain de la *Ville de Sydney;* je prends aussi des Norvégiens, des Allemands, des Suédois. Les chauffeurs et les domestiques sont Chinois; je peux me fier à eux [1] ». A cette époque, le gros des équipages était encore européen d'origine; mais, aujourd'hui, la part de l'élément européen s'est beaucoup réduite et tend à se réduire de plus en plus, au profit des Nègres africains et des *natives* de l'Inde et de l'Extrême-Orient.

71. **Concurrence des voies terrestres et des voies maritimes.** — Il n'y a pas un seul faisceau océanique qui soit dans le cas d'être doublé, dans le présent et dans l'avenir, par une voie terrestre. Même pour les voies du Pacifique nord, entre le Japon et la Colombie britannique, il est impossible de penser que les hommes et les choses suivront un jour la voie des migrations hypothétiques,

[1] Froude, p. 207.

dont nous avons parlé (§ 41), par le détroit de Behring. Au contraire, les faisceaux méditerranéens ne s'imposent pas nécessairement à la circulation humaine. Tous les bassins maritimes qu'ils parcourent peuvent être aisément tournés par les voies terrestres, et en admettant ce qui n'est pas toujours exact que les voies terrestres auront le désavantage d'un plus grand développement dans l'espace, il est certain que cet inconvénient serait plus que compensé par les 100 kilomètres à l'heure des locomotives modernes, qui s'opposent d'une manière si avantageuse aux 40 kilomètres des paquebots les plus rapides. Depuis que le Transsibérien existe, l'Européen peut arriver par terre dans la partie septentrionale de l'Extrême-Orient. Lorsque le chemin de fer de Bagdad sera construit, le point de départ des grands paquebots de l'Inde et de la Chine sera peut-être reporté au fond du golfe Persique, en attendant qu'une autre ligne relie directement le réseau ferré de l'Europe à celui de l'Inde. Mais, si de tels faits peuvent paraître assez rapprochés dans l'avenir, c'est tout de même dans l'avenir qu'ils sont, et non dans le présent. Pour le moment de l'histoire où nous vivons, c'est aux faisceaux maritimes méditerranéens qu'appartient le monopole des transports d'W. en E., sur la bordure méridionale de l'Eurasie, et le canal de Suez a consacré en quelque sorte leur prépondérance. Car il existe, entre l'Europe, l'Inde et la Chine, une double barrière de séparation que les voies maritimes sont seules capables de franchir. Cette barrière est formée par le ruban de déserts qui s'étend d'E. en W., du Gobi et du Takla-Makan au Sahara, et par le monde de l'Islam qui occupe la région désertique presque tout entière. Pour la voie ferrée, le désert et l'Islam sont deux ennemis redoutables tous

deux, et le second peut être plus que le premier. Car il est permis de penser que si le monde musulman ne séparait pas la vallée du Danube de celle du Gange, le rail courrait déjà, à peu près sans interruption, de l'une à l'autre. Mais l'hostilité islamique assure, pour longtemps encore, aux faisceaux maritimes, une prépondérance qu'ils n'ont pas toujours eue dans le passé. Lorsque l'empire mongol réunit toute l'Asie centrale sous une même domination (1230-1368), les voies terrestres furent ouvertes entre l'Europe, la Chine et l'Inde. Si la circulation terrestre en Asie fut bien vite supprimée, c'est parce que l'empire mongol commença à « gauchir vers la Chine »[1], et perdit son point d'appui à l'intérieur, dès le début du XIV^e siècle ; c'est aussi parce que l'Islam triompha dans l'Asie occidentale. Ces événements firent des faisceaux maritimes méditerranéens les centres de la vie et du mouvement commercial en Eurasie, et le chemin de fer n'est pas encore en mesure de leur ôter leur rang.

[1] Cahun, p. 405.

# CHAPITRE XI

## CENTRES DU COMMERCE MARITIME

72. Modes de répartition des centres du commerce maritime. — 73. Les grands ports et leur outillage industriel. — 74. Concentration et spécialisation économiques et financières. — 75. Mouvements des centres commerciaux vers l'amont des estuaires ou vers les pointes continentales. — 76. Commerce maritime dans les régions équatoriales et boréales : le comptoir et la factorerie.

72. **Modes de répartition des centres du commerce maritime.** — Un examen superficiel porte à croire que les centres du commerce maritime, où les faisceaux de circulation se soudent aux voies terrestres, sont partout appelés à diminuer en nombre, tandis que l'importance de ceux qui restent est destinée à grossir d'une manière indéfinie. Il est certain que quelques grands ports de commerce ont pris une extension urbaine comparable à celle des plus grosses villes industrielles. Des villes comme Marseille, Rotterdam, Anvers, Hambourg et Liverpool ont eu, au moins depuis un demi-siècle, un taux d'accroissement aussi rapide que Birmingham ou Manchester. Et nous ne devons pas oublier que les deux plus grandes villes du monde, Londres et New-York, sont toutes deux des ports de commerce de premier ordre. Il semble donc que les points de jonction de la circulation terrestre et de la circulation marine soient voués à une concentration urbaine grandissante, ce qui aurait pour résultat d'accentuer, sur toute la carte maritime de la

planète, le groupement par faisceaux des voies de communication. Mais l'étude détaillée des faits montre que ce phénomène n'est pas tout à fait général et ne saurait le devenir. Il est exact que la concentration urbaine s'opère presque partout aux extrémités de deux sortes de voies : les premières sont les principales lignes transocéaniques ; les secondes sont les lignes de jonction des bassins méditerranéens. Ainsi la mer du Nord, la Manche, la mer d'Irlande, et la côte N. E. des Etats-Unis, où aboutissent les voies traversières de l'Atlantique Nord, ont vu se produire, de New-York à Hambourg, les faits les plus incontestables de concentration maritime urbaine. Ces faits ne sont guère moins frappants aux points terminus et aux points d'étranglement de la grande voie méditerranéenne qui longe, de Marseille à Yokohama, toute la côte S. E. de l'Eurasie, comme le montrent le développement de Marseille, d'Alexandrie, d'Aden, de Colombo, de Singapour, de Hong-Kong et de Shanghaï. En revanche, il existe une catégorie distincte de lignes de navigation où on ne constate rien de pareil, et où le commerce maritime semble à jamais destiné à se contenter du cadre des moyens et des petits ports. Ce sont les lignes côtières des grands continents à formes massives et de quelques bassins méditerranéens, comme les lignes qui font le périple de l'Afrique et celles qui suivent la côte W. de l'Amérique du Sud, ou la côte d'Algérie. Si nous considérons les premières, de Tanger au Cap et du Cap à Djibouti, nous y relevons une multitude de ports dont aucun, pas même le Cap, ne semble capable d'absorber à son profit l'activité des ports voisins et de devenir, comme Anvers ou Hambourg, une capitale maritime. Il serait impossible de pressentir qui l'emportera dans l'avenir parmi les ports

rivaux comme Dakar, Freetown, Konakry, Lagos, Kotonou, Loango, Saint-Paul de Loanda, Le Cap, Port Elisabeth, Durban, Dar-es-Salam ou Mombaz ; il est même fort vraisemblable que ces ports se maintiendront et prospéreront tous, ou à peu près tous, dans un cadre étroit et jusqu'à une extension assez limitée. Nous pouvons en dire autant des ports du Chili, du Pérou, de l'Ecuador et de la Colombie jusqu'à Panama ; si Valparaiso, le Callao et Guayaquil ont sur les autres ports une certaine prépondérance, ils le doivent à leur situation de débouchés maritimes de capitales politiques : mais ils n'entravent pas l'activité et le développement de Valdivia, d'Antofagasta, d'Iquique ou d'Arica. De même, en Algérie, rien de mieux connu que la dispersion du mouvement maritime entre Oran et Bône. Nous devons rechercher pourquoi, sur ces voies côtières, se manifeste une tendance de dispersion, tout opposée à la tendance de concentration des voies transocéaniques et des voies de jonction méditerranéennes.

On doit remarquer que les voies côtières actives, avec escales nombreuses, se développent pour la plupart sur le littoral de pays peu civilisés ou de pays montagneux, dans lesquels la circulation terrestre est peu sûre ou assez difficile. On n'a pas encore songé, et on ne peut guère songer, à faire un chemin de fer pour le périple côtier du plateau africain, dans les zones de marais, de mal'aria, de forêts côtières et de tribus extrêmement diverses. Les côtes desséchées et escarpées de l'W. de l'Amérique du Sud se divisent en petits compartiments qui n'ont que fort peu de relations par terre les uns avec les autres. Des massifs comme le Dahra suffiraient à interdire, en Algérie, toute communication littorale terrestre. L'insécurité et la

rareté des relations continentales empêchent, dans les pays de cette nature, les concentrations urbaines, qui sont toujours fondées sur l'abondance des routes et qui s'agrègent sur des carrefours. Par conséquent, chaque point de débarquement conserve son autonomie par rapport au voisin, de même que chaque bourgade ou petite ville de l'intérieur poursuit son développement propre, sans se vider au profit de capitales géantes. Le quai du moyen ou du petit port ne vaut ni plus, ni moins que le quai voisin : il n'y a aucune raison particulière pour que les navires soient attirés sur un point plutôt que sur un autre ; il n'y a aucune raison non plus pour qu'ils négligent un point plutôt qu'un autre, ce qui conserve aux ports un degré d'activité uniforme et perpétue la médiocrité et la dispersion des centres du commerce.

Au contraire, une voie active qui aboutit normalement, en traversant l'Océan, à un pays de grande civilisation, suit toujours une pente qui la conduit vers un point déterminé où se trouve accumulées, pour cette voie et pour celles qui ont le même point d'arrivée, les ressources nécessaires à l'embarquement et au débarquement des voyageurs et des marchandises, et même, parfois, à la transformation de nombreuses matières premières. Pour un pays de grande civilisation, il n'y a aucun inconvénient à débarquer loin du port d'arrivée véritable, à New York, par exemple, pour Boston, Philadelphie ou Richmond, ou au Havre pour Caen ou Dieppe. En effet, le réseau des voies ferrées, des canaux et même des lignes maritimes secondaires qui suivent les côtes permet d'achever rapidement le trajet, sans autre inconvénient qu'un transbordement dont les lenteurs et les frais se réduisent tous les jours, au moins dans les plus grands

ports. Et d'autre part, la concentration en un point de tout le mouvement maritime d'un littoral civilisé présente des avantages de premier ordre. Il est difficile de concevoir que tous les ports d'une côte puissent être assez bien pourvus d'installations pour que chacun n'ait rien à envier à son voisin. Il y a donc intérêt à entasser sur un même point, où tout le monde viendra, l'imposant outillage du grand port moderne : bassins, docks, entrepôts, dont nous parlerons plus loin (§ 73), ainsi que les ressources en hommes et en argent nécessaires au fonctionnement d'un organisme si complexe. Dans ces conditions, la concentration s'impose, et elle est d'autant plus complète que le réseau de la circulation terrestre lui-même est plus complet ; elle atteint sa plus grande puissance sur les côtes où il y a le plus d'activité maritime et commerciale, c'est-à-dire sur les côtes de l'Europe du N. W. et de l'Amérique du Nord.

73. **Les grands ports et leur outillage maritime et industriel.** — C'est donc aux deux extrémités du faisceau transocéanique d'Europe aux Etats-Unis que nous trouvons les meilleurs exemples de concentration maritime commerciale, dans les grandes villes où s'entassent, pour être redistribués à l'intérieur des continents ou au delà des mers, les produits et les hommes venant du monde entier. Hommes et produits viennent ou partent, comme nous l'avons vu (§ 64), sur des bateaux de plus en plus grands, où l'énormité du tonnage, la puissance des machines et la complication des services exigent, à chaque départ, des ressources de préparation et de chargement qui expliquent le caractère démesuré des installations, dans les nouveaux ports. Pour sortir des généralisations

trop vagues et pour se faire une idée exacte de la nécessité impérieuse de la concentration, il faut étudier à part chacun des organes vitaux d'un grand port.

Le port capable de recevoir à toute heure de marée les transatlantiques et les cargos de premier ordre doit avoir des chenaux et des passes dragués à une grande profondeur au-dessous du zéro des cartes*. C'est un travail très considérable, et c'est un travail à recommencer sans cesse. Qu'un port soit sur un estuaire ou sur une côte franche, que ses passes soient naturelles ou artificielles, leurs chenaux auront toujours tendance à s'envaser où à s'ensabler. Il est fort rare qu'un port se présente dans des conditions naturelles qui permettent de maintenir, sans travail, les profondeurs suffisantes. Selon Corthell, les passes d'accès doivent être maintenues à 10 mètres, et les bassins intérieurs à $9^{m},50$ au-dessous du zéro. En fait, tous les grands ports cherchent à atteindre cette limite ou à la dépasser ; mais au N. W. de l'Europe, on est encore loin de compte. Les limites indiquées par Corthell sont celles des profondeurs *minima* désirables. Or, en 1903, les profondeurs *maxima* dans les chenaux d'accès des principaux ports étaient les suivantes : Londres, $13^{m},40$ ; Liverpool, 17 mètres ; Hambourg, $8^{m},30$ ; Bremerhaven, $10^{m}.50$ ; Brême, $5^{m},50$ ; Rotterdam, $8^{m}.20$ ; Anvers, $10^{m},40$ ; le Havre, 9 mètres[1]. De ce côté, en tenant compte des hauteurs de marées, l'outillage des ports était presque partout incomplet.

L'étendue des bassins, soit à marée, soit à flot, ainsi que le développement des quais verticaux pour l'accostage des navires, sont aussi des nécessités impérieuses. Pour beaucoup de marchandises, le chargement et le déchar-

[1] Wiedenfeld, p. 72.

gement ne sont possibles que sur les quais mêmes où stationnent les wagons des réseaux ferrés, et ces opérations exigent d'autant plus de place que les bateaux d'acier ont une longueur plus grande. Aussi les ports de premier ordre doivent agrandir leurs bassins existants, et surtout en creuser de nouveaux. Marseille n'a pas cessé de faire de nouveaux bassins, dans la direction du S. au N., depuis le creusement du port de la Joliette. Le Havre vient à peine de construire quelques centaines de mètres de nouveaux quais, et ces quais sont déjà insuffisants. Rotterdam, après avoir creusé, de 1888 à 1893, son bassin de Rijnhaven, de 38 hectares, achève en ce moment le bassin du Maashaven, qui en a 58 : 183 hectares composent aujourd'hui la superficie disponible des bassins de Rotterdam. Anvers, où le besoin de bassins nouveaux est moins pressant, à cause de la grande extension des quais le long de l'Escaut, a cependant augmenté de 28 hectares la superficie de son port artificiel, en attendant l'exécution de projets bien plus vastes encore.

Il ne suffit pas de creuser les voies d'accès et de construire des bassins : il faut encore outiller les quais au moyen d'entrepôts et de hangars couverts, de voies ferrées reliées au réseau général, de grues hydrauliques, de grues électriques où à vapeur, et de bigues dont la force va jusqu'à 120 tonnes et même davantage. Pour un grand nombre de ces appareils, la force motrice est produite par une source d'énergie centrale. Enfin, il faut donner aux navires toutes facilités pour leur carénage et pour leurs réparations, et pour cela, il est nécessaire de construire des grils de carénage, des docks flottants et des bassins de radoub de dimensions variables, en rapport avec le tonnage des navires qui fréquentent le port : c'est dire que la gran-

deur, le coût et la machinerie de ces installations sont appelés à croître sans cesse, comme la grandeur des navires eux-mêmes.

Une grande ville maritime devient donc, aujourd'hui, une sorte d'usine colossale, dans laquelle, pour les seules opérations du commerce, la machine remplace le bras humain devenu insuffisant. Or, par suite de la règle si remarquable et si rarement démentie de l'attraction mutuelle des industries mécaniques, il suffit que les opérations commerciales d'un port en fassent un grand consommateur de chevaux vapeur et d'énergie électrique, pour qu'autour des bassins et des entrepôts s'agrègent des industries de toute espèce. Le développement maritime industriel appelle et provoque un développement industriel non-maritime, aiguillonné par le débarquement en masse de matières premières de tout genre et par l'accroissement de la population ouvrière autour des quais. C'est ainsi que les ports français du Havre, de Marseille, de Nantes et de Bordeaux, malgré leur lenteur à suivre le mouvement économique, sont devenus, comme les ports étrangers, de florissantes villes d'industrie : sur ces points, quoiqu'on puisse croire le contraire en n'étudiant pas les choses de près, l'impulsion commerciale a précédé l'impulsion industrielle et l'a fait éclore. Il en a été ainsi dans tous les grands pays maritimes. Hambourg était un port prospère bien avant que la grande industrie prît en Allemagne le développement prodigieux que nous voyons. En Angleterre, au XVIII^e siècle, c'est la croissance du commerce maritime qui a stimulé l'industrie. M. Mantoux a justement remarqué que la prospérité du port de Liverpool est antérieure au développement industriel du Lancashire et qu'elle l'a favorisé, et il ajoute : « L'impulsion qui

a tout mis en mouvement est venue du dehors[1] ». Rien de plus exact, à condition d'ajouter que le port de commerce se transforme lui aussi, comme les régions sur lesquelles rayonne son influence. L'ancienne ville de commerce devient ville d'industrie. Autrefois, l'activité du grand port était tout entière sur les quais où les portefaix déchargeaient des caisses et roulaient des tonneaux; aujourd'hui, elle est non seulement sur les quais industrialisés, mais dans les fabriques et dans les usines dont les hautes cheminées dominent les bassins et les docks.

74. **Concentration et spécialisation économiques et financières.** — Il n'est donc pas étonnant que dans les grands ports devenus villes industrielles, la tendance à l'urbanisme exclusif, à la concentration des hommes, de l'outillage et des ressources se fasse sentir tout autant que dans les grands centres industriels eux-mêmes. Puisqu'il est impossible de multiplier sur de nombreux points d'une même côte les installations maritimes et l'énorme capital qu'elles représentent, les hommes, les navires et les produits affluent sur les points que désignent, soit leur brillant passé commercial et le capital déjà accumulé sur ces points, soit le grand nombre et la commodité des voies terrestres et maritimes, soit ces deux ordres de causes ensemble. Ce n'est pas sans raison que des villes comme Marseille, Gênes, le Havre, Londres, Liverpool, Rotterdam, Anvers et Hambourg drainent vers elles les navires et les capitaux : leur développement historique, leur situation géographique, les voies de communication maritimes et terrestres dont elles constituent le nœud solide, justifient

[1] Mantoux, p. 90.

la concentration puissante d'hommes, de capitaux et de produits qui se fait dans ces agglomérations. C'est une sorte de loi sociale et économique dont il n'y a aucun intérêt à entraver les effets, comme on cherche quelquefois à le faire, en France, d'une manière assez étrange. Il serait aussi vain de réveiller les petits ports au détriment des grands, que de remplacer par des armateurs isolés les puissantes compagnies de navigation qui se partagent le trafic maritime sur toutes les routes du globe. Cette concentration financière de la navigation commerciale aux mains des compagnies, bien qu'elle ne rentre pas directement dans les faits de répartition que nous étudions au cours de ce livre, ne peut cependant être omise, parce qu'elle est comme le signe visible de la réunion, dans un petit nombre de ports, des centres d'origine et de formation des armements maritimes, autrefois dispersés sur de grandes étendues de côtes. L'armateur isolé, possesseur unique, ou associé avec deux ou trois autres personnes, de quelques bateaux qui ne représentaient qu'un capital médiocre, cadrait parfaitement avec le petit port qui était le point d'attache de ses navires. En fait, les armateurs isolés sont encore nombreux dans les villes maritimes de médiocre importance où ils ont une sorte de royauté commerciale, tandis qu'ils passent tout à fait au second plan dans les ports comme Hambourg ou Liverpool.

La concentration de l'outillage et des produits se relie étroitement à la spécialisation des fonctions. Cette règle n'est pas particulière au commerce maritime, car toute production active entraîne la discrimination de plus en plus nette des éléments hétérogènes dont elle se compose et de l'outillage dont elle se sert. Les grandes villes de commerce maritime ne font donc que suivre les lois géné-

rales du mouvement économique, lorsqu'elles consacrent des bassins spéciaux aux bois, aux pétroles et aux charbons, lorsqu'elles construisent des grues hydrauliques à charbon et des réservoirs à pétrole, lorsqu'elles délimitent leurs entrepôts et leurs hangars, d'après la nature et la provenance des marchandises qu'on y abrite, et lorsqu'elles s'efforcent, en un mot, d'introduire dans toutes les installations de leur port une sorte de classement logique. Elles suivent un mouvement analogue à celui qui spécialise aujourd'hui les navires de commerce, non d'après leurs qualités nautiques, mais d'après leur destination économique (§ 64). Sans doute, la tendance vers la spécialisation dans les villes maritimes n'est pas née d'hier. Elle est si bien liée à toute bonne organisation d'un commerce actif, qu'il serait aisé d'en trouver des traces dans les anciens ports, avant la grande industrie. Mais il n'en est pas moins vrai que l'essor industriel a donné à ce mouvement une ampleur autrefois inconnue.

75. **Mouvements des centres commerciaux vers l'amont des estuaires ou vers les pointes continentales.** — De même que l'accélération des transports *fait sauter*, comme dit Ratzel, les intermédiaires devenus inutiles, de mêmes on peut dire que l'énormité matérielle de l'outillage moderne fait craquer les cadres naturels où le mouvement des ports se trouvait autrefois à l'aise. Nous avons déjà noté (§ 12 et 17), le rôle des estuaires comme avancées de l'œcoumène maritime vers l'intérieur ; de longue date, dans ces formations physiques, la circulation s'est exactement modelée sur le cadre de l'œcoumène, parce que les estuaires formaient la jonction naturelle des chemins d'eau de l'intérieur, et des chemins terrestres qui

leur servaient d'affluents ou de canaux latéraux, avec les voies maritimes. Aussi de nombreux centres de commerce se sont-ils établis, soit aux débouchés des estuaires (Le Havre, New-York), soit sur un point quelconque en amont du débouché (Anvers, Rotterdam), soit parfois, dans les mers à marée, à l'extrême amont de l'estuaire maritime, c'est-à-dire au point où la marée commence à se faire sentir (Nantes, Glasgow). Mais la capacité de transport de ces débouchés fluviaux est très limitée. Non seulement les vases fluviales ou les sables fins, charriés tantôt par la rivière, tantôt par la marée, rendent les chenaux d'accès incertains et difficiles, mais la profondeur absolue à basse et même à haute mer se trouvent souvent insuffisante pour les navires modernes, dans les meilleures parties du chenal, et les étranglements ainsi que les coudes brusques des rivières, avec la destruction des rives et l'affouillement sur certaines parties, l'alluvionnement sur d'autres, rendent les évolutions difficiles et multiplient les chances d'échouage. Rien de plus justifié que les recommandations d'aller lentement (*dead slow*), répétées à chaque tournant le long de la Clyde, entre Greenock et Glasgow : mais cette lenteur fait perdre du temps ; aussi est-on amené à se demander si les grands centres maritimes se maintiendront aux points où les petits bateaux d'autrefois évoluaient à l'aise dans d'étroites rivières et dans d'étroits bassins, ou bien s'ils se déplaceront vers l'avancée maritime et vers les pointes continentales, où ils trouveraient l'espace et l'eau profonde aujourd'hui nécessaires.

Malgré tous les inconvénients des ports d'estuaires, il y a lieu de penser que la tendance vers la permanence des points de concentration, dont beaucoup, notamment dans

la mer du Nord, sont sur des estuaires, demeurera la plus forte, et que l'homme s'ingéniera à améliorer les ports fluviaux, plutôt qu'à les déplacer.

Selon la loi générale dont nous avons déjà parlé à plusieurs reprises (§ 64 et 74), les inconvénients et les avantages maritimes naturels d'un point déterminé ne pèsent guère, maintenant, auprès de ses avantages ou de ses inconvénients économiques. Comme les conditions naturelles terrestres, les conditions naturelles maritimes ont beaucoup perdu de leur empire sur la détermination des voies de la circulation humaine. De même que toute côte balisée et éclairée est devenue non seulement accessible, mais facile, pour la navigation à vapeur, de même tout estuaire maritime sera dragué, rectifié, corrigé, amélioré, et en fin de compte rendu accessible aux plus gros bateaux, si les intérêts économiques l'exigent, ou tout simplement si une concentration ancienne de la richesse et des voies du commerce justifie la pérennité du port d'estuaire. Les ports de cette espèce ont pour eux l'économie de transport qui résulte de l'augmentation du trajet des marchandises par eau ; ils ont aussi l'avantage d'être situés au cœur même de pays riches par l'agriculture ou par l'industrie, d'où les hommes et les ressources affluent vers eux de toutes parts, au lieu d'être situés sur des pointes avancées ou sur des côtes toujours excentriques par rapport au mouvement économique général. Plus les difficultés deviendront grandes pour les ports d'estuaires, plus les travaux de correction prendront de l'ampleur et de l'importance ; ils pourront aboutir à la création de grandes voies maritimes presque artificielles, comme l'est déjà le Nieuwe Waterweg de Rotterdam, comme le sera peut être demain l'Escaut rectifié et canalisé au-dessous d'Anvers, comme

l'est depuis longtemps, à Glasgow, la rivière de Clyde, cette Clyde qui n'avait, en 1768, que 30 centimètres de profondeur au pont de Broomielaw, et qui admet aujourd'hui les plus grands cargos le long de ses quais. Aussi n'est-il pas probable que les centres maritimes se déplacent jamais vers les pointes continentales. Ils resteront où ils se trouvent aujourd'hui, avec des variations dans leur activité et dans leur importance relative, selon la situation économique de leur arrière pays. On peut même ajouter que le développement, dans tous les pays civilisés, de la navigation fluviale, naturelle et artificielle, pour les marchandises lourdes, augmentera dans l'avenir les chances de prospérité des ports d'estuaires, mieux placés que tous les autres pour devenir les confluents de ces voies. On ne pourrait comprendre les ports placés aux pointes continentales que comme les points d'arrivée et de départ des voyageurs pressés, désireux d'éviter à tout prix quelques heures de trajet en mer ; mais, comme nous l'avons indiqué plus haut (§ 63), l'étude de la circulation maritime ne doit pas tenir un très grand compte des fantaisies de vitesse et des trajets raccourcis à tout prix.

76. — **Commerce maritime dans les régions équatoriales et boréales : le comptoir et la factorerie.** — La grande ville maritime où aboutissent les voies transocéaniques et les voies de jonction méditerranéennes, et même le moyen et le petit port où font escale les lignes côtières, ne sont pas les seules formes de centres commerciaux maritimes qui existent sur le globe. Il y a des régions où tout développement normal d'une ville côtière semble impossible, soit à cause de la répartition très inégale des hommes, soit à cause de leur degré de civilisation. Dans

les zones équatoriales de l'Afrique, même avec la protection et la colonisation européennes, de longs rubans de côtes sont impropres au développement des villes maritimes, bien que les éléments du commerce par mer ne manquent pas. La rareté des Européens et la presque impossibilité de leur acclimatation, le fractionnement et la dispersion des populations indigènes, l'absence de tout tracé défini pour les voies terrestres réduites à des directions générales ou à des pistes indécises, l'insécurité même de ces pistes, empêchent les courants commerciaux de devenir assez forts et surtout assez constants pour alimenter l'existence de villes maritimes. La nécessité d'un commerce monopolisé, protégé et armé donne aux établissements côtiers un caractère de simplicité et d'unité qui rappelle encore sur ces côtes les anciens établissements, forts et magasins tout à la fois, des Portugais et des Hollandais dans les mers de l'Inde, et qui rappelle aussi les lieux où s'abritait l'industrie des négriers. Ce sont les comptoirs et les factoreries, où le revolver et le fusil encadrent si souvent la balance commerciale. La multiplication très facile d'établissements de ce genre s'accorde avec le fait, que nous avons constaté plus haut (§ 72), de la dispersion des centres commerciaux sur la côte d'Afrique.

A peu près pour les mêmes raisons, les centres du commerce côtier et insulaire ont un caractère analogue, sinon identique, dans les régions boréales, où vivent des peuples bordure (*Randvölker*), à œcoumène très-dispersé (§ 23 et 24). La rareté des hommes et des transactions et la médiocre variété des objets d'échange empêchent les établissements commerciaux de s'agréger en villes et en ports importants ; là aussi, c'est la factorerie qui représente la modeste part prise par ces régions au mouvement maritime

commercial ; les fourrures et l'alcool y forment les principaux objets d'échange. La factorerie boréale ressemble donc, comme formation sociale, à la factorerie africaine. Toutefois, il y a entre les deux une différence essentielle. Le comptoir africain est capable d'un certain développement ; il peut disparaître, mais il peut aussi se transformer en ville, et il est permis de penser qu'à mesure que l'influence de l'Europe s'étendra sur l'Afrique, les comptoirs feront place aux villes commerciales. Au contraire, les comptoirs arctiques ne pourront jamais se transformer (à l'exception de ceux qui avoisinent les régions minières). Placé sur les limites climatiques de l'œcoumène, le comptoir représente exactement toute l'activité commerciale possible dans ces pays sans ressources et sans population condensée. Aussi, d'une époque à l'autre, il demeure à très peu près identique à lui-même, malgré l'activité du mouvement économique du globe. Les anciennes factoreries des Russes dans l'Alaska, comme celle que vit Billings dans l'île de Kadiak en 1790[1], ressemblent d'une manière complète à celles que les Américains ont établies dans les mêmes froides contrées. La description que Gilder[2] a faite, en 1881, de Saint-Michel de l'Alaska, donne l'idée d'un établissement fort analogue à celui de Kadiak en 1790. Dans ces régions, les conditions naturelles permanentes demeurent souveraines ; le temps historique et l'homme ne comptent guère.

[1] Sauer, t. I, p. 327.
[2] Gilder, p. 41-47.

# QUATRIÈME PARTIE

## LA DOMINATION DE LA MER

---

## CHAPITRE XII

### LA DOMINATION DE LA MER

77. Caractères généraux de la domination de la mer. — 78. Indépendance mutuelle de la puissance maritime et de l'extension côtière. — 79. Rapports des faisceaux de circulation et des voies de domination. — 80. Points d'appui continentaux et insulaires. — 81. Fragilité de la puissance maritime. — 82. Les Etats à politique bilatérale. — 83. Développement parallèle de l'outillage industriel dans les marines de guerre et de commerce.

77. **Caractères généraux de la domination de la mer.** — Comme l'espace terrestre, l'espace maritime s'ouvre aux ambitions militaires et conquérantes, qui se rattachent étroitement au besoin d'extension du cadre social et à l'accroissement du volume mental des sociétés. Toutefois, la domination de la mer, acquise et conservée par la force et par la ruse, ne peut s'entendre de la même manière, au point de vue géographique, que la domination continentale. Les peuples et les armées en mouvement sur les continents ont pour objectif, non seulement de subjuguer leurs adversaires, mais d'occuper, à demeure ou temporairement, une partie déterminée de territoire,

ou tout au moins de faire sentir leur prépondérance sur un morceau d'espace dont l'extension planétaire et le cadre se délimitent aisément. La domination militaire sur terre se traduit par l'occupation et par la conquête. Il n'en peut être de même sur la surface uniforme de l'Océan. L'Océan ne comporte ni la conquête, ni l'occupation, ni les délimitations aux sens terrestres de ces mots. Les efforts faits parfois par les hommes d'Etat pour couper les mers en tranches de souveraineté n'aboutissent à rien de durable : nous en avons un exemple fameux dans la ligne de démarcation tracée suivant le méridien, à travers l'Atlantique, par le pape Alexandre VI (1493), pour séparer les domaines coloniaux de l'Espagne et du Portugal. Tout au plus la domination de la mer peut-elle s'entendre en un sens voisin du sens terrestre, lorsqu'il s'agit de mers étroites ou de bassins fermés, lorsque ces bassins sont occupés par une seule puissance navale, ou lorsque cette puissance n'a pas de rivaux capables de lui tenir tête. Mais ce n'est pas aujourd'hui le sens important et essentiel de la domination de la mer, dont les champs politiques préférés se trouvent maintenant, soit sur des mers de passage qu'il est pratiquement impossible de fermer aux deux bouts (Manche, mer du Nord, mer de Chine), soit sur l'Océan lui-même, qui n'admet rien qui ressemble à une occupation permanente. Lorsque, dans le langage courant, on parle de flottes assez puissantes pour « balayer les mers » et pour en interdire l'accès à qui que ce soit, on se laisse duper par les métaphores. Toute flotte, si puissante qu'elle soit, ne fait que passer à la surface de la mer; elle n'occupe pas, elle ne domine donc pas. Il ne faut pas oublier, comme nous l'avons fait ressortir dès les premières pages de ce livre, que la mer

n'est point, sauf exception réduite à quelques tranches littorales ou lointaines, un œcoumène, au sens propre du mot. Elle est un champ d'exploitation et de passage, ouvert à tous par sa nature même. Donc, la domination de la mer ne peut se proposer d'autre but que de monopoliser, en temps de paix, le passage et l'exploitation, ou de les interdire par la force en temps de guerre, ce qui revient au même. Le monopole, en temps de paix, d'une partie quelconque de la surface maritime, a été possible autrefois, aux époques où les grands vides créaient des zones de séparation naturelles entre les mers, et où les pays maritimes étaient peu nombreux. C'est ainsi que les Portugais, les Hollandais, les Anglais et les Français ont tour à tour monopolisé à leur profit l'exploitation des mers de l'Inde; c'est ainsi que les Espagnols ont dominé les mers des Indes occidentales; c'est ainsi, enfin, que les Phéniciens et les Grecs dans l'antiquité, les Vénitiens et les Génois au moyen âge, ont changé en domaines d'exploitation particuliers, par le commerce et par la ruse plutôt que par la force, les bassins méditerranéens. Mais maintenant, avec l'extension des réseaux de circulation sur toutes les mers et la multiplication des pavillons, il est difficile de croire qu'un monopole pacifique puisse exister, et en fait, ce monopole n'est établi nulle part, sinon sur la petite zone côtière de 3 milles de large, les « eaux territoriales, » que réservent les conventions internationales : conventions qui n'ont d'arbitraire que la limite fixée, puisqu'il est évident que les eaux côtières sont sous la surveillance et sous la domination même du continent, car elles sont éclairées par ses feux et commandées par ses canons. Partout ailleurs, sur la vaste étendue des mers, la domination, au sens absolu du mot, ne peut être

que violente et temporaire : elle résulte donc de la guerre. Elle a pour but, non d'occuper une zone maritime déterminée, mais d'y supprimer la liberté de la navigation pour le ou pour les pavillons hostiles. Deux moyens s'offrent aux hommes de guerre pour parvenir à ce résultat. Le premier consiste dans la destruction des flottes militaires ennemies : c'est la guerre maritime proprement dite. Le second consiste dans l'enlèvement des bateaux de commerce, dans la rupture des lignes télégraphiques et dans le blocus des ports, c'est-à-dire, en un mot, dans la destruction des faisceaux de la circulation normale : c'est, pour une partie, le guerre de course, et pour une autre, le blocus opéré par les flottes cuirassées.

Ces deux moyens de parvenir à la domination de la mer ne s'excluent pas : ils se complètent et se subordonnent l'un à l'autre. On peut affirmer que le second, dit aujourd'hui « guerre industrielle, » s'emploie utilement à la suite du premier, mais qu'il ne peut, à lui seul, conduire un peuple à la domination maritime. Sans entrer dans une discussion stratégique qui nous éloignerait de notre sujet, nous devons constater qu'en raison des conditions mêmes où se présente la domination de la mer, aucun Etat n'y peut parvenir que par la destruction des flottes de guerre ennemies, et que, cette destruction opérée, les faisceaux de circulation, œuvre de la paix et de la libre concurrence, tombent en quelque sorte d'eux-mêmes, en livrant au peuple vainqueur l'hégémonie temporaire de l'Océan, seule forme de domination qui soit dans la nature des choses.

78. **Indépendance mutuelle de la puissance maritime et de l'extension côtière.** — Existe-t-il des con-

ditions naturelles et sociales qui prédisposent particulièrement un peuple et un Etat soit à exercer la domination temporaire de la mer, soit à obtenir une prépondérance pacifique durable ? Longtemps on a cru que des conditions physiques, sinon impérieuses, au moins très fortes, donnaient *à priori* à certains peuples une aptitude particulière à l'empire maritime. Un grand développement côtier, avec des articulations nombreuses, de bons ports, des golfes et des estuaires, semblait préparer les peuples dominateurs de la mer, tout comme un développement côtier du même ordre devait favoriser la croissance des populations maritimes et l'art de la navigation. En admettant ces vues, inspirées des anciennes théories sur l'excellence des articulations littorales, ce seraient les Etats péninsulaires et insulaires qui exerceraient, par une sorte de privilège indestructible, la royauté de l'Océan. Ce sont eux, en effet, qui possèdent le plus grand développement de côtes par rapport à leur superficie. Mais le plus simple coup d'œil historique montre l'inexactitude d'une pareille généralisation. Rien de plus éphémère que l'empire de la mer possédé un instant par l'Espagne et par le Portugal, et l'Italie n'a jamais été une puissance navale prépondérante, depuis les temps lointains où les Romains avaient fait de la Méditerranée leur domaine et leur chose, « *mare nostrum* ». On ne voit pas qu'une puissance maritime capable d'imposer ses volontés soit jamais née sur les terres si découpées de l'Insulinde, et le Japon a vécu quinze siècles d'histoire sans commander les mers qui l'avoisinent. « A elles seules, dit Ratzel, les côtes ne font point la puissance maritime. Le commandement de la mer a dépendu successivement du radeau, de la barque, du vaisseau de 120 canons, et du cuirassé d'acier

de 12000 tonneaux[1]. » Toutefois, il convient de faire une restriction pour les Etats insulaires. Il est certain que, si les Etats de cette nature ne deviennent pas forcément de grandes puissances navales, ils y sont, plus que les autres, prédisposés, sinon prédestinés. S'ils peuvent acquérir l'unité solide et la force d'expansion nécessaires pour déborder hors de leurs frontières, c'est la domination de la mer qu'ils recherchent; elle forme le but souvent exclusif et toujours principal de leurs efforts impérialistes. Car le développement bilatéral des pays à la fois continentaux et maritimes est interdit, par la nature même des choses, aux Etats insulaires. Ils ne peuvent aller que vers la mer. S'ils prennent part aux luttes continentales, c'est, soit par accident, soit par calcul destiné à renforcer leur situation maritime, comme l'exemple de l'Angleterre l'a tant de fois montré. Mais les îles les mieux placées aux carrefours des grandes voies de circulation ne peuvent prétendre à aucune part de l'empire de la mer, tant que leur développement intérieur ne les a pas mises au point d'affronter les luttes et de projeter au loin leur puissance, par l'unification, l'éducation maritime et la coordination de tous les groupes sociaux qui les peuplent.

Les exemples de la France et de l'Allemagne contemporaines éclairent avec beaucoup de netteté les questions de l'extension côtière et de la puissance maritime, en montrant combien la première est peu nécessaire à la seconde. La France, avec 3000 kilomètres de côtes sur l'Océan et sur la Méditerranée, peut à peine garder son rang de puissance maritime, tandis que l'Allemagne, qui n'a que quelques centaines de kilomètres de mauvaises

[1] Ratzel, 7, § 321.

côtes sablonneuses et vaseuses, grandit tous les jours, avec une rapidité capable d'inquiéter même la première puissance navale du monde, l'Angleterre.

79. **Rapports des faisceaux de circulation et des voies de domination.** — Il n'est donc pas exact que les centres de la puissance navale coïncident nécessairement avec des cadres préparés par la morphologie. Bien plus justement peut-on dire que le tracé des grands faisceaux de circulation et la place de leurs points de soudure principaux avec les voies terrestres déterminent, dans une certaine mesure, les conditions favorables à l'éclosion d'une ou de plusieurs puissances navales aux points d'aboutissement des faisceaux, soit que ces puissances se forment spontanément en de tels endroits, soit que des puissances lointaines viennent y chercher les points d'appui de leur domination. Jusqu'à maintenant, dans tout le cours de l'histoire, le commerce maritime et la guerre navale se sont révélés, à de fréquentes reprises, comme deux phénomènes jumeaux, si l'on peut dire : dans les régions maritimes et littorales où se concentrent les voies commerciales, les forces militaires se concentrent aussi, et les concentrations voisines opérées par des Etats rivaux ne manquent pas d'aboutir à l'explosion de ces « crises de puissance » où la domination de la mer est conquise par un Etat au détriment d'un ou de plusieurs autres. Jusque dans la guerre russo-japonaise, malgré le caractère mixte de cette crise, les tentatives des Russes pour asseoir leur empire commercial sur la mer Jaune ont précipité les événements, et c'est parce que l'empire russe a voulu faire une capitale commerciale à Dalny qu'il a perdu Port Arthur et le Liao Toung. Les luttes de prépondérance

maritime entre la France et l'Angleterre se sont déroulées au voisinage des foyers commerciaux les plus actifs au XVII^e et au XVIII^e siècle, la Manche, la Méditerranée occidentale et le Levant, les Antilles, les mers de l'Inde. Toujours on voit la domination de la mer précéder, accompagner ou suivre le commerce. Les flottes militaires sont appelées à protéger les flottes commerciales, non par le procédé grossier et inapplicable de l'escorte directe, mais par le moyen de la lutte contre les flottes ennemies, dont la défaite entraîne *ipso facto* la liberté complète du pavillon prépondérant. Nous voyons, de nos jours, les centres de l'action militaire maritime, dans l'Europe du N. W., rétrograder vers l'E. de la même manière et presque dans la même mesure que les centres commerciaux. Ces derniers centres ne sont plus entre la France et l'Angleterre, mais entre Londres et Hambourg; aussi, à mesure que l'Allemagne développe sa flotte militaire, pour protéger son commerce croissant, le foyer de concentration militaire, où se débattront peut-être un jour les destinées maritimes de l'Allemagne et du Royaume Uni, se dessine plus nettement entre Sheerness et Wilhemshaven.

Ces considérations nous conduisent à admettre l'existence *des voies et des zones de domination*, comparables en partie aux faisceaux de circulation, car elles coïncident *avec les extrémités ou avec les points d'étranglement de ces faisceaux*, c'est-à-dire avec les points où l'espace maritime commercial subit la plus grande diminution possible, et où il est le plus facile, sinon de « balayer les mers », comme disent les publicistes étourdis, du moins d'exercer une surveillance étroite sur les flottes de guerre et de commerce, et de forcer les premières au combat et

les secondes à la fuite. Dans leur répartition géographique, les centres de la puissance navale se superposent donc, à peu près, aux places d'aboutissement et aux nœuds de jonction des faisceaux : ce qui ne veut pas dire que ces points voient nécessairement naître des puissances maritimes indépendantes, car, de même que les pavillons commerciaux qui flottent en ces endroits appartiennent souvent à des puissances très lointaines, de même les centres de puissance navale peuvent faire partie d'une constellation maritime dont la principale étoile se trouve à une grande distance. Tel est le cas des zones de domination placées sur la route de l'Atlantique vers l'Inde, par la Méditerranée. Autour de Gibraltar, de Malte, du canal de Suez, de la mer Rouge et de l'Hindoustan, la puissance anglaise a établi des rayons d'action navale qui suppriment ou qui refoulent toute domination maritime indigène. Elle en a fait autant sur la route de l'Afrique du Sud et même sur celle des Antilles, quoique, sur cette dernière, son action soit limitée par celle des États-Unis. Les États-Unis ont essayé d'imiter, au N., du Pacifique, l'exemple que l'Angleterre leur avait donné dans l'Atlantique et sur les voies méditerranéennes ; la prise de possession des Sandwich et de Philippines est avant tout le signe extérieur de la domination maritime à laquelle ils prétendent sur cet Océan. Ces épanouissements lointains de la puissance navale n'ont commencé que du jour où les faisceaux de circulation, autrefois côtiers ou tracés dans les mers secondaires, sont devenus océaniques. Les voies et les zones de domination maîtrisent donc les points stratégiques des faisceaux, non au milieu des Océans où la prise de contact des flottes de guerre serait difficile, mais aux abords des côtes, des détroits et des mers secon-

daires. Sans doute, il est impossible de délimiter le champ stratégique des armées navales avec la même précision que celui des armées du continent. Toutefois ce champ existe, lui aussi, avec l'indétermination et la faculté de déplacement qui sont dans la nature même de l'élément maritime.

80. **Points d'appui continentaux et insulaires.** — La mobilité des champs stratégiques maritimes, où se déroulent les crises de puissance, n'en est pas moins contenue dans de certaines limites, puisqu'il est très rare que les chocs navals aient lieu en plein Océan, loin de toute terre. Ces limites dérivent de la nature même du bateau de guerre moderne. Le cuirassé, quel que soit son rayon d'action, dépend étroitement de la terre. Sa machinerie compliquée, si délicate dans son énormité, exige à tout instant les secours des arsenaux, non seulement pour les menues réparations, mais pour des accidents en apparence insignifiants et capables, en réalité, d'annihiler l'outil de guerre, comme il en arrive à chaque instant en temps de paix et comme il en arriverait, à plus forte raison, au cours d'hostilités prolongées. Les soutes à charbon s'épuisent vite, surtout si le bateau est obligé de forcer sa vitesse, et il faut se ravitailler au bout d'un temps assez court, une semaine ou deux au plus, dans la moyenne des cas. Les soutes à munitions s'épuisent vite aussi, au moins pour la grosse artillerie, car on ne peut approvisionner qu'à un petit nombre de coups certaines énormes pièces de marine comme les calibres de 274 et de 305. Pour toutes ces raisons, le cuirassé ne peut s'éloigner de ses bases nationales, ou s'il est appelé à faire campagne au loin, il est nécessaire qu'il trouve en terre coloniale ou

en terre étrangère les ressources dont il a besoin : il faut donc multiplier les points d'appui continentaux à mesure que l'on étend le champ d'action des flottes de guerre. Ces nécessités existaient aussi, dans une certaine mesure, pour les vaisseaux de l'ancienne marine, mais elles étaient moins impérieuses. Le vaisseau à voiles vivait plus aisément et plus longtemps sur son propre fond que le cuirassé. Bien pourvu d'eau et de vivres, il pouvait faire campagne au large pendant des semaines et des mois sans toucher terre. Sûr d'avoir toujours le vent, il n'avait pas de soucis au sujet de son rayon d'action, et la plupart des réparations courantes nécessitées par le séjour à la mer se faisaient par les moyens du bord. C'est seulement pour se radouber et pour se caréner que le vaisseau était forcé de cingler vers les ports ; mais le premier port venu, même dépourvu d'outillage, lui suffisait ordinairement pour cet objet. Ainsi, l'application de la machine à vapeur et de l'acier aux flottes armées a eu ce résultat de les rendre moins mobiles et de restreindre leur rayon d'action, au moment même où l'extension des faisceaux de circulation, le comblement des vides océaniques et la naissance de nouveaux intérêts commerciaux et coloniaux agrandissaient jusqu'aux extrêmes limites de l'Océan le domaine de la puissance navale. C'est pour résoudre cette sorte d'antinomie que l'outillage de la domination de la mer a dû s'étendre et se compléter sur terre. Aucune domination maritime n'est possible aujourd'hui sans points d'appui et sans dépôts de charbon.

*Les points d'appui* sont des arsenaux maritimes semblables, en petit, à ceux des métropoles, et capables de fournir aux cuirassés et aux croiseurs les ressources de ravitaillement dont ils ont besoin, ainsi que d'assurer le

carénage et les réparations les plus nécessaires. Ces arsenaux sont fortifiés du côté de la terre, et on cherche à leur assurer, autant que possible, une protection naturelle, en même temps qu'à augmenter leurs points de contact avec la mer : par conséquent, ils sont souvent placés sur des presqu'îles, des caps et des îles. Les exemples de Gibraltar, de Malte, d'Aden et de Périm, des Bermudes, sont trop connus pour qu'il soit nécessaire d'insister sur ce point.

Les points d'appui véritables ne sont pas très nombreux, même dans l'empire britannique, tout insulaire et maritime, dont la cohésion a plus besoin que toute autre d'être assurée au moyen de la puissance navale. Aussi est-il nécessaire aux flottes de pouvoir s'approvisionner en dehors des points d'appui. Les *dépôts de charbon* où il serait possible de puiser en temps de guerre sont bien plus multipliés que les points d'appui ; ils coïncident presque toujours avec des centres commerciaux ou avec des escales dépourvues de toutes défense militaire : leur utilisation dans les mers lointaines est donc grosse d'imprévu, et peut être à la merci d'incidents qui accroissent la fragilité de la puissance navale, dont nous parlerons plus loin (§ 81).

Le véritable but du point d'appui est de ravitailler les flottes. Il pourrait se composer à la rigueur, comme le dit Ratzel, tout simplement « d'un fond d'ancrage, et d'un morceau de sol solide pour les provisions de charbon et pour les autres[1]. » Son outillage est tout entier tourné vers la mer et consacré à la mer. Cependant, si le point d'appui se trouve placé sur la lisière maritime d'une masse continentale inorganisée, il n'est pas sans exemple,

[1] Ratzel, 7, § 322.

surtout dans le passé, qu'il cesse d'être purement maritime pour devenir une base de conquêtes terrestres. Les petites îles en face des continents, dont nous avons parlé (§ 27), et d'où les hordes des pirates, des flibustiers et des pionniers se sont élancées à la conquête des terres de l'intérieur, n'étaient autre chose que des points d'appui qui avaient d'abord été occupés et utilisés par les conquérants de la mer.

L'incontestable nécessité des points d'appui ne doit tromper ni le géographe, ni le politique sur le rôle véritable qu'ils doivent jouer. A eux seuls, les points d'appui, même s'ils sont supérieurement outillés, ne suffisent pas à assurer à ceux qui les possèdent la domination de la mer. La multiplication des arsenaux fortifiés ne donne à elle seule, comme l'extension côtière, qu'un élément de puissance négatif, si l'on peut ainsi parler. Les côtes développées et articulées, les points d'appui et les dépôts de charbon nombreux ne sont que des cadres inertes, auxquels la vie est donnée par la présence de la flotte agissante et combattante.

81. **Fragilité de la puissance maritime.** — Les considérations qui précèdent montrent déjà, d'une manière non douteuse, que la puissance politique navale et la domination de la mer ne disposent pas, dans les parties essentielles de leur organisation, d'éléments aussi stables et aussi constants que la puissance terrestre. Sur mer, ce qui est puissant et vivant, c'est précisément ce qui est le plus mobile et le plus fragile, et on peut même dire le plus délicat : le navire. Une flotte, malgré l'appareil imposant de ses cuirasses et de ses canons, peut être détruite en peu d'heures par un adversaire bien armé, et les défaites

navales, dans l'âge contemporain surtout, sont plus complètes et plus écrasantes que les défaites terrestres. Toute l'Europe a été été étonnée de la facilité et de la rapidité avec laquelle les cuirassés russes de Rodjestvensky ont chaviré, sombré et brûlé sous les coups des Japonais ; en deux ou trois heures de combat, ceux qui restaient debout n'étaient plus qu'une informe ferraille. Quelques instants suffisent à détruire le résultat de longues années de travaux, de patience et d'énormes dépenses entassées. Ces effets foudroyants du combat naval ne font que traduire d'une manière concrète la fragilité et l'instabilité de la puissance maritime, et par conséquent la médiocre solidité de la domination de la mer. Cette domination, comme nous l'avons dit (§ 77), n'est réelle et effective que pendant les crises violentes où se joue l'hégémonie. Une crise nouvelle peut donc la déplacer d'une manière complète, tandis que les crises continentales ne font que changer le degré de puissance relative des deux Etats en lutte. La France, vaincue sur terre par l'Allemagne, en 1871, conservait pourtant, avec son territoire homogène et son armée, des éléments de force qu'il n'était pas au pouvoir de son ennemie de lui enlevér. La Russie, vaincue sur mer, par le Japon, en 1905, n'a pas conservé un seul navire apte à faire campagne, et a subi une éclipse, momentanée sans doute, mais totale, comme puissance maritime en Extrême-Orient. Ces deux exemples opposés permettent de mesurer la soudaineté des élévations et des chutes maritimes, comparées aux chutes et aux élévations continentales.

Il n'est donc pas étonnant que la puissance maritime, soumise à des oscillations si brusques, soit moins durable, en général, que la puissance terrestre. Lorsque la domi-

nation de la mer demeure longtemps aux mains d'une même nation, comme l'Angleterre, il n'est pas douteux qu'une telle consistance ne se réalise que par des moyens indirects, comme les combinaisons diplomatiques et l'intervention opportune dans les affaires des Etats capables de briguer à leur tour l'empire de l'Océan. En jetant un coup d'œil sur l'histoire des trois derniers siècles, et en suivant sur la carte les progrès de la puissance maritime anglaise, on se rend compte que cette puissance ne s'est établie de vive force qu'à la faveur des grands conflits européens, et qu'en dehors des conflits, elle a poursuivi sa marche ascendante sans interruption, par des moyens détournés, par les voies diplomatiques et par l'application du système du protectorat. En outre, comme elle était protégée, par sa nature insulaire, contre les fluctuations de la politique continentale, elle s'est consacrée sans partage à son but maritime, et l'esprit de suite qu'elle a montré a corrigé pour elle la nature instable et capricieuse de la domination de la mer.

L'exemple de l'Angleterre montre qu'à ce point de vue, les pays insulaires ont un avantage certain, puisqu'ils sont affranchis des préoccupations étrangères à la mer, et puisqu'ils sont capables de modifier, dans une certaine mesure, l'instabilité propre à l'empire maritime. Mais cette situation privilégiée comporte, comme correctif, « l'inextensibilité » du sol politique. L'Etat insulaire ne peut s'agrandir d'une manière durable aux dépens des Etats continentaux voisins ; dès qu'il a affaire à des pays organisés et formant des êtres politiques, le pays insulaire est incapable de tirer de ses incursions continentales un avantage durable. Ainsi l'Angleterre, à l'époque de la guerre de Cent ans, ravagea et conquit même temporai-

rement le territoire français : mais, en fin de compte, elle ne put rien garder de ses conquêtes. Si le Japon s'est emparée de la Corée et de la Mandchourie, il doit cette occupation à la faiblesse des Russes, mais aussi, et surtout, à l'absence de toute organisation politique en Mandchourie et en Corée. Le sol est presque toujours destiné à manquer aux puissances insulaires ; mais, d'un autre côté, la mer s'offre à elles, comme un champ d'expansion illimité jusqu'aux rivages les plus lointains : aussi ces puissances ont-elles un caractère agressif très prononcé : ce caractère se retrouve, du reste, chez tous les peuples qui prétendent à la domination maritime. La fragilité et l'incertitude de cette domination obligent les Etats à faire de continuels efforts pour la conserver, et par conséquent à se tenir sur un qui-vive propre aux pensées audacieuses et aux marches en avant.

82. **Les Etats à politique bilatérale.** — Ces caractères propres à la puissance navale expliquent pourquoi le développement politique semble parfois si contradictoire et si décousu dans les Etats à politique bilatérale, c'est-à-dire dans ceux qui regardent à la fois vers la terre et vers la mer. Des Etats de cette espèce sont appelés à résoudre des problèmes d'allure contradictoire. Le souci du maintien de leur situation continentale tend à faire prédominer dans leur politique une sorte d'instinct conservateur ennemi des aventures : car les aventures continentales, si elles n'ont pas d'oscillations soudaines et complètes comme les conflits maritimes, sont extrêmement meurtrières par le trouble profond qu'elles apportent dans le corps politique tout entier. Au contraire, le souci de l'expansion sur mer entraîne les Etats à l'agression, comme nous venons

de le voir (§ 81). Selon que l'une ou l'autre de ces deux tendances l'emporte chez ceux qui dirigent la politique d'un Etat, la mer ou la terre sont négligées, et l'Etat, à la fois terrestre et maritime, présente toujours une face vulnérable. Il est rare que sa force d'expansion soit suffisante pour lui permettre de soutenir une politique maritime et continentale à la fois, comme il arriva à la France du XVII^e siècle. Dans la majeure partie des cas, il y aura une rupture d'équilibre au profit de la terre, ou au profit de la mer. Aussi la domination de la mer appartient-elle plutôt aux peuples exclusivement maritimes, qu'aux peuples à la fois maritimes et continentaux.

L'exemple de la France est peut-être le plus instructif que l'on puisse citer jusqu'ici, pour donner une idée des inconvénients de la « bilatéralité », au point de vue maritime. La France n'a jamais pu se dispenser d'avoir une politique maritime ; mais on peut tout aussi bien dire qu'elle n'a jamais pu en avoir une énergique et suivie. Elle a eu parfois des velléités d'arriver à la domination de la mer ; parfois aussi elle a fait, dans ce but, une dépense d'efforts assez énergique, mais à toutes ces tentatives ont manqué, soit le temps, soit cette coordination des efforts et cette clarté des idées directrices qui assurent le succès aux puissances maritimes dont la cohésion sociale est supérieure et dont la ligne politique est plus constante. L'exemple de l'Allemagne, qui suit aujourd'hui l'exemple de politique bilatérale donné autrefois par la France, et qui semble apporter plus de continuité dans ses idées, ne peut encore nous renseigner complètement, puisque l'Allemagne n'est qu'au début de son évolution vers la mer ; mais il n'est pas douteux que les aspirations maritimes compliquent singulièrement la politique extérieure de

l'Empire, qui était assez simple aux temps bismarckiens. Toutefois, avec les conditions générales où se meut la marine militaire moderne, l'Allemagne jouit d'un avantage qui manquait autrefois à la France. L'ancienne marine, organisme spécial vivant de sa vie propre, tend à faire place, comme nous l'avons déjà indiqué à plusieurs reprises, à la marine industrielle : en d'autres termes, la marine n'est plus sous bien des rapports qu'une des branches (une des plus puissantes à la vérité) des industries mécaniques. L'empire allemand, avec sa puissante industrie, dispose donc d'un cadre de préparation et d'outillage qui est déjà, à lui seul, un instrument des plus efficaces pour servir à la domination de la mer.

83. **Développement parallèle de l'outillage industriel dans les marines de guerre et de commerce.** — C'est l'industrialisation croissante de la marine qu'il convient de mettre en lumière à la fin de cette étude. Cette industrialisation est un des faits les plus importants de la géographie sociale, car elle s'étend ou cherche à s'étendre à toutes les modalités des rapports de l'homme avec la mer. La marine de guerre, la marine de commerce, les pêcheries elles-mêmes en sentent les effets. Pour le développement de l'outillage, la marine de guerre a suivi une marche parallèle à la marine de commerce. Tout en se séparant de plus en plus dans leur appareil extérieur et dans leur mode d'action, et en se spécialisant chacune dans son domaine propre, les deux marines dépendent toutes les deux de l'acier, de la vapeur et de l'électricité. La seule différence générale qui les distingue, c'est que la marine de guerre avance plus vite dans cette voie que la marine marchande. Car les sujétions économiques, qui

sont souvent, comme nous l'avons plusieurs fois indiqué, toutes puissantes sur la seconde, sont indifférentes à la première. Or, ce sont les considérations économiques qui conservent, dans la marine marchande, une place relativement si importante à l'ancien moteur, le vent, de même que les vieux bateaux de commerce n'ont pas à redouter de se démoder : ils vont tant qu'ils peuvent transporter une cargaison à une vitesse suffisante. La marine de guerre, au contraire, ne peut admettre la survivance des vieux bateaux, qui lui seraient non seulement inutiles, mais nuisibles. Un navire de guerre de 20 ans a fini sa carrière, tandis qu'un navire de commerce marche souvent jusqu'à 40 ans et au delà. La marine militaire met donc toujours à profit les perfectionnements les plus récents de l'outillage nautique. Depuis longtemps, elle n'a plus de voiliers ni de bateaux en bois : tous les navires de guerre, cuirassés, croiseurs, contre-torpilleurs et torpilleurs, sont des navires à vapeur et en acier. Comme la marine de commerce, mais dans de moindres proportions, la marine de guerre obéit à la loi de l'accroissement du tonnage, qui est déterminé chez elle, soit par le développement de la grosse artillerie, soit par celui des machines destinées aux grandes vitesses. Comme la marine de commerce encore, la marine de guerre se conforme à la loi d'accélération : elle recherche des vitesses supérieures. Sans doute, la vitesse ne peut passer, dans la flotte cuirassée, pour une question capitale, et les cuirassés construits d'une manière rationnelle sacrifient plutôt la vitesse à l'artillerie. Cependant, il ne faut pas oublier qu'un certain degré de vitesse favorise la manœuvre, que le vent commandait autrefois : c'est à ce titre d'auxiliaire de la manœuvre que la vitesse acquiert une importance mili-

taire. Enfin, de même que les navires de guerre et les navires de commerce grandissent parallèlement, de même les arsenaux maritimes s'accroissent comme les ports commerciaux ; dans les uns comme dans les autres se produisent des mouvements de concentration et de spécialisation plus nettement dessinés de jour en jour ; dans les premiers, comme dans les seconds, l'espace et la profondeur deviennent les éléments indispensables de l'établissement maritime, et, si on ne les trouve pas donnés par la nature, on les obtient à force de travaux. Ainsi se manifeste l'unité profonde des modes d'adaptation des hommes à la mer et à la vie maritime, si différents et si variables que paraissent ces modes à première vue.

---

# CONCLUSION

La mobilité sociale et l'extension des échanges n'ont acquis une valeur planétaire, si l'on peut ainsi s'exprimer, que du jour où les hommes ont su s'adapter eux-mêmes et adapter leur technique industrielle aux conditions de l'existence maritime.

Cette adaptation a été favorisée ou contrariée, selon la nature des régions où l'homme prenait vue sur la mer, par les multiples agents naturels de la topographie ou du climat ; mais elle n'a été rigoureusement déterminée par aucun d'eux. C'est en eux-mêmes et par eux-mêmes que les groupes sociaux ont trouvé les ressources ou subi les nécessités qui les ont menés à la conquête de l'Océan ; ni les uns, ni les autres ne leur sont venus du dehors. Ce ne sont pas les côtes articulées qui ont fait les sociétés maritimes prospères, et l'abondance de la cueillette marine n'aboutit qu'à la formation de groupes qui ne se distinguent ni par leur mobilité, ni par leur énergie progressive. Tout au plus peut-on soutenir que, dans les Méditerranées, la médiocrité de l'espace a déterminé, dès l'aube historique, d'actifs mouvements d'échange et de migration. Mais, comme ce mouvement n'a pas été universel dans toutes les Méditerranées, il est facile de voir qu'il s'agit encore ici d'un facteur secondaire incapable d'orienter, à lui seul, l'adaptation de la vie active des hommes vers la mer.

Il ne résulte pas de là qu'il convienne de nier la valeur et l'importance de l'espace maritime dans l'évolution so-

ciale. Au contraire, dans l'étude de cette évolution, l'espace maritime est un élément de premier ordre. Mais c'est, en quelque sorte, un élément passif, dont le rôle, d'un moment à l'autre de l'histoire, s'est entièrement modifié. Au point de vue social, l'Océan et les fractions de l'Océan ont eu tour à tour, soit sur le plan du temps, soit sur le plan de l'espace, une « valeur négative » et une « valeur positive » ; la première s'oppose tout à fait à la seconde ; la première fait de la mer un centre de dispersion, la seconde en fait un centre de jonction et de fusion.

La mer n'a qu'une valeur sociale négative, lorsqu'elle éloigne les sociétés les unes des autres, ou lorsqu'elle les isole, c'est-à-dire quand elle est l'espace hostile ou l'espace ignoré. Dans le premier cas, qui a été, à divers moments de l'évolution, celui des Méditerranées et des mers secondaires, la médiocrité de l'espace n'a pas empêché celui-ci, si petit qu'il fût, d'opposer à la mobilité sociale un obstacle insurmontable d'abord, considérable ensuite, et enfin de plus en plus réduit, jusqu'au jour où l'espace maritime a cessé d'être un obstacle pour devenir un auxiliaire.

Dans le second cas, qui a été celui des océans Atlantique et Pacifique, et, à un moindre degré, celui de l'Océan Indien, c'est-à-dire de toute la *Weltmeer*, l'espace maritime a formé les vides planétaires, dont les dimensions et les limites ont été longtemps ignorées, et dont l'existence a entravé l'extension de l'œcoumène sur toutes les parties habitables du globe.

Au contraire, l'espace maritime a acquis une valeur positive dès qu'il est devenu un champ d'exploitation, et surtout du moment où, en renversant complètement les conditions de la circulation primitive, l'homme a fait de

l'ancien obstacle la zone planétaire la plus commode pour l'échange en masse des hommes et des produits. Alors les cadres anciens de l'existence économique et sociale des peuples ont été bouleversés. Le désert d'eau s'est transformé en une grande piste ouverte à tous, où se sont tracées sans obstacle les routes du monde. Il est devenu le champ commun où les races se coudoient avant de se mélanger. Par lui se prépare et se réalise l'équilibre de répartition des hommes à la surface de la planète.

Sans doute, présentée en raccourci, cette transformation radicale de la valeur sociale de la mer ne donne pas une idée exacte des choses. La pénétration et la maîtrise de l'Océan ont été réalisées d'une manière progressive. Peu à peu, en appliquant leurs ressources et leurs forces, en proportion croissante, à l'utilisation de la mer et à la solution des problèmes qu'elle imposait à l'intelligence humaine, les sociétés, civilisées ou non, ont annexé, par tranches successives, des parties de surface marine au cadre géographique où elles se développaient ; plus tard est venue la conquête complète qui a fait entrer dans le domaine de la géographie sociale toute la *Weltmeer*, jusqu'aux limites où les glaces des pôles, au Nord et au Sud, arrêtent à jamais les efforts de l'homme pour aménager la planète.

L'exploitation et l'utilisation de la mer ont donc commencé par être étroitement localisées, et il n'est pas étonnant que les effets sociaux de l'adaptation maritime aient été longtemps assez restreints.

Lorsque nous considérons la cueillette des produits de la mer, telle qu'elle se fait encore aujourd'hui sur beaucoup de côtes de condensation et sur les zones, riches en vie marine, du plateau continental, ou même telle qu'elle

se fait dans les zones de pêche hauturière (sauf dans la mer du Nord), et sur les bancs d'Islande et de Terre-Neuve, nous comprenons pourquoi, dès le début de l'évolution historique, les groupes qui se livraient à l'exploitation de la mer, étroitement confinés dans leurs occupations et tout autant localisés que les groupes agricoles, n'ont pu devenir des foyers de transformations sociales profondes.

Si même nous étudions le transport par eau des hommes et des choses, tel qu'il s'est fait et se fait encore le long des côtes ou à travers d'étroits espaces, dans les mers secondaires et dans les bassins fermés, nous arrivons rapidement à nous convaincre que, bien que la valeur de cette forme de circulation soit supérieure à celle de la cueillette marine, la timidité de la navigation littorale, la brièveté de ses parcours et leur subordination aux règles de la répartition continentale des peuples n'ont pu abaisser entièrement les barrières qui séparaient les groupes sociaux.

C'est ainsi que les petits mondes à part formés par les Méditerranées et par les mers en bordure (Méditerranées du Sud et du Nord de l'Europe, mers de l'Insulinde, mers côtières d'Extrême-Orient), sont devenus de très bonne heure des annexes maritimes de l'œcoumène. Autour de ces lacs marins et à travers eux, de nombreux groupes ont trouvé soit des limites d'expansion, soit des zones de fusion avec les groupes voisins. L'activité des relations méditerranéennes à déterminé la formation des peuples d'archipels et des peuples littoraux (Dano-Norvégiens, Phéniciens, Grecs, Malayo-Polynésiens) ; ces derniers même ont annexé à l'œcoumène une partie de la *Weltmeer*, grâce à la proximité de l'archipel indonésien et des archipels de la Polynésie. Presque tous les mondes médi-

terranéens se sont donc transformés très tôt en foyers de mobilité sociale. Mais cette mobilité était très limitée. Avant la conquête complète de la *Weltmeer*, les mondes méditerranéens n'ont eu aucune communication maritime constante les uns avec les autres. La mobilité des groupes qui s'y croisaient était à peu près bornée à la périphérie de chacun de ces petits mondes. Si les Vikings allèrent au Saint-Laurent, si les Phéniciens parvinrent aux Cassitérides, si les Carthaginois firent le tour de l'Afrique et si l'amiral d'Alexandre, Néarque, lança une flotte sur l'Océan Indien, ces exploits isolés n'aboutirent pas à une jonction durable des microcosmes maritimes. Une pénétration ethnique assez superficielle, à peu près bornée aux côtes, un outillage maritime varié, mais encore rudimentaire et presque uniquement adapté aux besoins locaux, une sorte d'état d'esprit insulaire, pour parler comme Ratzel, la croyance que toutes les mers étaient semées d'archipels comme les Méditerranées, et par suite l'inaptitude, non seulement à triompher des espaces étendus de la *Weltmeer*, mais même à concevoir leur existence, telles étaient les formes générales que prenait l'adaptation à la vie maritime dans les Méditerranées.

Lorsque deux mondes méditerranéens communiquaient d'une manière assez constante l'un avec l'autre, comme il arriva, dans l'antiquité et au moyen âge, pour les mers de l'Inde et pour la Méditerranée d'Europe, cette communication s'établissait par des intermédiaires continentaux. Ce sont l'Arabie, l'Egypte et la Perse qui ont joué ce rôle entre la Méditerranée et les mers de l'Inde. De tels intermédiaires étaient plutôt des barrières que des zones de jonction. Ils ne se prêtaient qu'à une circulation très limitée des hommes et des choses. Ils aident à comprendre

pourquoi les contrastes sociaux ne s'atténuèrent jamais entre les groupes qui gravitaient vers chacune des mers intérieures : ils aident à comprendre aussi pourquoi les échanges interméditerranéens étaient strictement limités aux objets précieux et aux produits des tropiques ; les formes d'échange ne pouvaient pas plus se généraliser que les hommes ne pouvaient se mêler.

Ainsi, l'adaptation maritime, qui prenait dans chaque Méditerranée des formes particulières et indépendantes, et la circulation de ces bassins presque fermés, active, mais bornée, ne pouvaient aboutir, par leur propre développement, à la conquête de l'espace océanique. Le seul obstacle que présentât cet espace, qui était l'étendue, était aussi le seul que les hommes n'apprenaient pas à surmonter dans les Méditerranées. L'adaptation océanique a exigé de nouvelles ressources intellectuelles et l'impulsion de nouveaux besoins sociaux. Ressources et besoins, appliqués à l'élément passif de dispersion qu'était la *Weltmeer*, ont fini par en faire l'instrument par excellence de la fusion sociale et des échanges universels.

L'homme n'a eu qu'à transporter du monde méditerranéen dans le monde océanique son outil de propulsion marine, qui de tout temps a été la voile. Mais la détermination des positions successives des navires et la direction des routes, qui n'avaient aux âges méditerranéens qu'une importance médiocre, puisqu'il était rare qu'on perdît de vue les points de repère de la côte, sont devenues les problèmes essentiels dont la solution importait à l'adaptation océanique. Les solutions ont été obtenues par étapes, et c'est par étapes aussi que le monde océanique a été conquis. Dans la phase de transition où les Portugais, faisant le tour de l'Afrique, appliquaient encore à la

découverte de la *Weltmeer* les procédés de la navigation méditerranéenne, la détermination de la latitude par la polaire a fait place à la détermination par la méridienne. Du XVII^e au XIX^e siècle se sont lentement établis et perfectionnés les procédés de la détermination des longitudes, par les distances lunaires et par l'observation des étoiles. Ces applications représentent les points d'aboutissement d'une longue série d'efforts intellectuels, dont la source première se trouve, non dans les nécessités de la navigation méditerranéenne, mais dans les spéculations désintéressées des géomètres de la Chaldée et de la Grèce. C'est donc de l'intelligence spéculative, et non d'un empirisme gouverné par les besoins de l'heure présente, que dérive l'astronomie nautique, au moyen de laquelle les hommes ont appris à la fois à concevoir l'espace maritime, à ne plus le redouter, à l'explorer et à le conquérir.

Ce premier pas vers l'annexion de la mer au domaine humain a été suivi de beaucoup d'autres, à mesure que le navire, adapté autrefois, à peu près exclusivement, aux besoins de la navigation sur une seule mer ou dans une seule région maritime, accroissait ses dimensions et ses qualités nautiques de vitesse et de résistance, de manière à passer indifféremment des tropiques aux pôles et d'un océan à l'autre. Le navire a profité, plus qu'aucune création humaine, des progrès faits dans la voie de l'asservissement de la matière. En lui viennent se concentrer et se résumer une foule de techniques séparées, où le génie industriel de l'Europe occidentale a trouvé une multitude de formes nouvelles d'utilisation et d'adaptation à la mer. L'application aux constructions navales du fer et de l'acier et la propulsion par la vapeur sont les deux termes principaux de cette condensation complexe et de cette fusion

des techniques particulières dans la technique maritime. L'assujettissement de la matière s'est révélé jusque dans la modification des formes topographiques qui imposent à la circulation maritime le dessin de ses routes. Le percement du canal de Suez a fait cesser l'ancien isolement de la Méditerranée d'Europe par rapport aux mers en bordure et aux Méditerranées de l'Inde et de la Chine : de sorte qu'à côté du monde océanique, où les vides ont disparu, se place aujourd'hui tout un monde méditerranéen où les anciens intermédiaires continentaux ont disparu aussi.

Ainsi, la spontanéité humaine s'est taillé une forte part dans l'adaptation successive des sociétés à la vie océanique. Dans cette expansion, aucune nécessité extérieure n'eût pu tenir lieu des progrès de l'astronomie nautique et de la technique industrielle.

Mais l'expansion a été sans nul doute stimulée par des nécessités qui dépendent de la dynamique sociale et économique. Ces nécessités sont de deux sortes : les unes proviennent de la pléthore numérique d'un certain nombre de groupes humains; les autres dérivent de la surproduction industrielle.

Le développement rapide de la population de l'Europe, la saturation depuis longtemps établie des parties peuplées de l'Inde et de la Chine, montrent assez que l'accroissement des peuples ne correspond pas à l'accroissement des ressources directement utilisables pour chacun d'eux. D'autre part, d'immenses territoires sont encore inutilisés ou mal utilisés, et le manque d'équilibre dans la répartition des groupes sociaux sur les différentes parties de l'œcoumène s'accuse davantage, à mesure que se développe la civilisation industrielle. Si pendant longtemps les guerres, les

famines et la peste ont atténué de temps à autre l'excès de condensation dans l'Inde, dans la Chine et même en Europe, il est certain que ces forces, qui représentent les tendances naturelles vers l'équilibre, s'affaiblissent et sont appelées à s'affaiblir encore. Les migrations terrestres ne peuvent les remplacer, car ces migrations n'aboutissent qu'à des pénétrations lentes et le plus souvent très localisées : elles ne mènent pas les émigrants très loin de leur pays d'origine, et ne modifient donc la répartition des peuples que par une sorte d'extension en auréole des grandes zones de condensation. Au contraire, les migrations maritimes en masses et par zones, comme celles qui jettent depuis un siècle des millions d'Européens sur les côtes de l'Amérique du Nord, et comme celles qui, peut-être, jetteront demain sur tout le pourtour du Pacifique des millions de Chinois et de Japonais, modifient d'une manière très sensible le mode de répartition des hommes sur la planète.

Ce que nous venons de dire des hommes peut s'appliquer, presque trait pour trait, aux choses, et notamment aux produits manufacturés. La surproduction des pays de grande industrie ne trouve, ni sur place, ni immédiatement autour d'elle, des débouchés suffisants. Il faut donc qu'elle les cherche au-delà des mers. Elle ne trouve pas davantage sur place les matières premières qui lui sont nécessaires en quantités énormes : ces matières, c'est encore la mer qui les lui apporte. Malgré les progrès de la circulation terrestre, il serait difficile de concevoir, sur un globe tout continental, un mouvement d'échanges aussi universel et aussi actif que celui que nous connaissons. Sur les navires, le fer, le bois, la houille et le blé courent sans obstacle et à peu de frais entre l'équateur et les hautes

latitudes, sous tous les méridiens. Sur les rails, ils ne parcourraient qu'une minime partie de ces distances, et les marchés locaux continueraient à l'emporter sur le marché universel, comme aux siècles où l'Océan n'était qu'un espace hostile et privé de routes.

L'expansion des hommes et celles des marchandises par voie de mer sont donc commandées l'une et l'autre par des nécessités rigoureuses ; de là leur généralité ; de là aussi l'importance et la profondeur des effets sociaux qui résultent de la circulation des hommes et des choses sur les vastes espaces de l'Océan.

Le mélange des peuples et des races, autrefois borné aux rivages méditerranéens, où il aboutissait à des fusions limitées aux archipels et aux régions littorales, est devenu interocéanique, et, au lieu de n'intéresser que les populations côtières, il affecte des continents entiers, comme le montre, en Europe, le recul des foyers d'origine des migrations de l'ouest à l'est, de l'Atlantique à la plaine russe. Non seulement l'extension dans l'espace, mais l'importance numérique de ces mouvements dépasse tout ce que donnent encore aujourd'hui les migrations méditerranéennes. Toutefois, le mode de répartition des groupes, d'un bord à l'autre de l'Océan, ne diffère pas essentiellement du mode de répartition méditerranéen : le mouvement océanique n'est que la répétition, sur une échelle agrandie, du mouvement de la Méditerranée. C'est ainsi que dans leurs migrations transatlantiques, les Européens se sont groupés de préférence dans les contrées qui rappelaient leurs pays d'origine, et il n'est guère douteux que les jaunes en feront autant sur les bords du Pacifique. Dès maintenant, l'Atlantique est, si l'on peut ainsi parler, la Méditerranée de la race blanche.

A côté des mouvements spontanés des masses humaines, il ne faut pas oublier ceux qui résultent de la contrainte, soit ouverte, soit dissimulée, et qui, moins importants que les premiers pour l'équilibration des grands groupes, n'en sont pas moins dignes de remarque par la profondeur et la durée de leurs effets, sinon par leur extension. La traite des nègres de Guinée sur les côtes américaines, l'exportation, à travers l'océan Indien et le Pacifique, des coolies et des engagés de la Chine et de l'Inde, sont des faits que seule a rendus possibles l'adaptation océanique de l'homme civilisé.

Si l'on tient compte du nombre croissant des groupes sociaux qui sont affectés par la mobilité océanique, puisque de nos jours, grâce au développement des voies rapides terrestres et à leur soudure avec les voies maritimes, l'influence de la mer rayonne jusque dans les parties les plus reculées des continents, si l'on rapproche de ces faits les pénétrations profondes, qui résultent de la multiplicité des échanges, on comprend que l'accélération de la circulation maritime, les câbles télégraphiques, la suppression de nombreuses escales en des pays ou des ports devenus inutiles, la concentration d'un outillage de plus en plus imposant et coûteux dans quelques ports géants et l'internationalisation du personnel de la marine marchande s'imposent comme des conséquences nécessaires de la conquête de l'Océan. Mais parmi toutes ces conséquences, aucune n'est comparable comme importance, à notre point de vue, à la nouvelle répartition des groupes humains qui résulte de la circulation océanique.

Cette répartition conduit à deux résultats en apparence contraires. D'une part, le déversement constant, sur des continents à population clairsemée, de masses provenant

de foyers surpeuplés, représente une tendance certaine à l'équilibre. De l'autre, l'entassement de la population maritime autour des grands ports, où les villes croissent aussi vite que dans les plus actifs foyers d'industrie, prouve que, sur les bords de la mer comme dans les districts du fer et de la houille, la concentration industrielle produit ses effets.

Ces deux faits, pourtant, sont en corrélation étroite l'un avec l'autre. Il est naturel de considérer la nombreuse population qui s'entasse dans les faubourgs des villes maritimes comme un résidu des migrations, dont la masse principale est redistribuée à l'intérieur des continents. New-York nous donne le meilleur exemple d'un grand port où les choses se passent ainsi. Ce qui le prouve, c'est l'infinie complexité d'origine que l'on discerne dans la population des grandes villes maritimes. Nulle part sur le globe les races les plus diverses ne sont aussi étroitement rapprochées et mélangées. L'urbanisme maritime est une sorte de creuset où fusionnent les éléments les plus hétérogènes que l'on puisse imaginer.

Toutes ces formes, les unes nouvelles, les autres agrandies et développées, de l'adaptation de l'homme à la vie maritime, expliquent et justifient l'importance prise, au regard de la puissance politique, par les problèmes de la mer, ainsi que le développement de l'outillage de la domination navale, qui s'est accru et perfectionné parallèlement à l'outillage de la circulation.

Les zones de la domination navale se sont agrandies, comme les zones d'exploitation et de circulation, par tranches successives. Elles ont été d'abord exclusivement méditerranéennes et littorales ; elles sont devenues ensuite océaniques. Mais, à mesure qu'elles augmentaient en

étendue, elles devenaient de plus en plus difficiles à maîtriser réellement, d'abord à cause de leur étendue même, et ensuite parce que la technique militaire moderne, en faisant suivre au navire de guerre une voie de transformation parallèle à celle du navire de commerce, n'a guère moins accru la fragilité que la puissance de combat des flottes. De là est née la nouvelle conception politique et militaire des points d'appui extérieurs, indispensables soutiens de la domination de la mer. Mais ces soutiens n'empêchent pas la puissance maritime d'être soumise aux causes de variabilité et d'instabilité qui lui sont propres. Le navire de guerre, outil délicat et merveilleux, peut être en peu de temps mis hors de combat ou même entièrement anéanti. Des oscillations soudaines, auxquelles il n'y a rien à comparer dans l'équilibre continental des forces, résultent parfois des crises maritimes.

C'est un des faits les plus généraux, dans l'étude de la mer au point de vue social, que l'instabilité introduite par la conquête de l'océan dans la balance des énergies humaines. Ces énergies sont décuplées ; les fusions et les oppositions de peuples produites par la circulation maritime agissent comme autant de stimulants efficaces, et les relations politiques et économiques arrivent à leur maximum d'activité : mais cette sorte de trépidation vitale entraîne avec elle un déplacement continu et parfois imprévu de la force : les élévations sont rapides, les décadences et les chutes ne le sont guère moins.

---

# VOCABULAIRE TECHNIQUE

**Arc de grand cercle.** — Les grands cercles tracés à la surface de la sphère sont ceux dont le rayon est égal à celui de la sphère. La trajectoire la plus courte entre deux points de la terre est le plus petit des deux arcs du grand cercle qui passe par ces deux points.

**Atoll.** — Ensemble de récifs coralliens entourant une lagune centrale.

**Au plus près.** — Un navire fait route au plus près quand il fait l'angle le plus petit possible avec un vent contraire à la direction générale de la route.

**Axe insulaire.** — Ligne tracée des Carolines aux Pomotou par les archipels coralliens du Pacifique.

**Barre.** — Ligne de brisants existant sur les côtes basses; se dit aussi de la vague formée aux embouchures des fleuves par la rencontre des eaux douces et du flot de marée.

**Bigue.** — Appareil de levage pour les poids très lourds, dans les grands ports de commerce.

**Boucaniers.** — Aventuriers européens établis, au XVII^e siècle, dans les Antilles.

**Bouclier baltique.** — Massif tabulaire de roches anciennes sur la périphérie de la Baltique.

**Brises folles.** — Les zones de *brises folles* sont situées entre les alizés et les vents d'ouest, vers le 35^e degré lat.

**Chalut, chalutier, chalutage.** — Le *chalut* est un grand filet que l'on traîne au fond de la mer ou entre deux eaux, à bras ou au moyen de moteurs mécaniques (vapeur et pétrole). Un *chalutier* est un bateau de pêche pourvu d'un chalut. Le *chalutage* est la pêche au chalut.

**Courants du large.** — Grands courants généraux déterminés à la surface par les différences de poids spécifique, par la rotation de la terre et par les vents dominants.

**Courants de marée.** — Courants déterminés par le flux et le reflux. Ils ne sont sensibles qu'aux approches des côtes ou dans les mers resserrées.

**Drift.** — On entend par *drift* un courant du large transformé, loin de sa zone d'origine, en une sorte de nappe très élargie, où les eaux se ralentissent et où les bords du courant ne sont pas nettement marqués.

**Equateur Thermique.** — L'équateur thermique est une ligne joignant les points des méridiens où la température moyenne, saisonnière ou annuelle, est la plus élevée. L'équateur thermique saisonnier oscille entre 10° lat. N. et 5° lat. S. L'équateur thermique annuel se trouve, en général, à quelques degrés au N. de l'équateur géographique.

**Estime.** — La navigation par l'estime est celle qui se fait sans le secours des astres, à l'aide du loch* et du compas.

**Faille de dislocation.** — Solution de continuité entre deux ensembles de couches stratifiées, provenant d'un glissement en masse ou d'une rupture d'une partie de l'écorce.

**Glaces de dérive.** — Glaces flottantes descendant des hautes latitudes vers les mers tempérées.

**Gr.** — Méridien de Greenwich, généralement adopté dans les cartes étrangères.

**Hamâda.** — Plateaux rocheux du désert saharien.

**Holothurie.** — Classe de l'embranchement des Echinodermes, dont les représentants sont pourvus d'un anneau calcaire.

**Iceberg.** — Glace flottante d'origine terrestre, dans les mers polaires.

**Intercourse.** — Navigation commerciale faite entre des pays d'une autre nationalité que le ou les navires transporteurs.

**Isobathes.** — Lignes d'égale profondeur tracées sur les cartes marines, analogues aux *isohypses* ou *courbes de niveau* des cartes terrestres.

**Koum.** — Déserts sablonneux du Turkestan russe.

**Loch** (1). — Appareil destiné à mesurer la distance parcourue par un navire.

**Loch** (2). — Nom donné aux lacs d'Ecosse, et par extension aux golfes étroits et allongés de la côte d'Ecosse, analogues aux fjords de Norvège.

**Mer en bordure.** — Mer secondaire communiquant largement avec l'Océan, sans interposition d'îles ou de presqu'îles.

**Modelé.** — Dessin de la surface terrestre et des côtes déterminé par les agents météoriques.

**Niveau de base.** — Point où une rivière atteint, soit le niveau de la mer, soit une autre rivière.

**Plankton.** — Ensemble des petits animaux océaniques qui servent à la nouriture des animaux de plus grande taille.

**Plateau continental.** — Lisière maritime littorale, de 0 à 200 mètres de profondeur environ.

**Plissements dinaro-tauriques.** — Ensemble montagneux de la péninsule des Balkans et de l'Asie mineure.

**Point.** — On entend par *faire le point* déterminer la position d'un navire en longitude et en latitude à la surface du globe.

**Quebrada.** — Nom donné aux vallées sans eau qui descendent des Andes vers l'Atlantique, au Pérou et au Chili.

**Raz de marée.** — Vagues séismiques déferlant sur les côtes.

**Taïga.** — Forêt sibérienne d'arbres nains, du 60e au 70e lat. N.

**Tectonique.** — Branche de la géologie consacrée à l'étude des plissements, des failles et des effondrements de l'écorce terrestre.

**Zéro des cartes.** — Niveau de convention auquel on rapporte les sondes des cartes marines. Ce niveau varie suivant les pays. En France, on a choisi comme zéro le niveau des plus basses mers observées.

---

# BIBLIOGRAPHIE

—

## I. *Périodiques*

**Annales de Géographie.** Paris.
**Geographical Journal.** Londres.
**La Géographie.** Bulletin de la Société de géographie. Paris.
**Petermann's Mitteilungen.** Gotha.
Supan (A.) Die Bevölkerung der Erde. Gotha [depuis 1872].

## II. *Atlas*

Bartholomew (J.-G.). **Atlas of the World's Commerce** (Edinburgh geographical Institute). Londres et Edimbourg, 1907.
Berghaus. **Physikalischer Hand Atlas.** Gotha.
**Deutsche Seewarte.** 1. **Indischer Ozean.** Hambourg. 1891.
» 2. **Stiller Ozean.** Hambourg, 1896.
» 3. **Atlantischer Ozean.** 2e édition. Hambourg, 1902.
Philip's. *Mercantile Marine Atlas.* Londres, 1904.
Scobel (A.). *Handelsatlas zur Verkehrs-und Wirtschaftgeographie.* Bielefeld und Leipzig, 1902.
**Stieler's Hand Atlas.** Gotha [nouv. éd. 1905].
Vidal de la Blache (P.). Atlas historique et géographique, Paris.

## III. *Ouvrages et articles*

[Anonyme]. *Geschichte und Betrieb des Norddeutschen Lloyd.* Brême, 1901.

[Anonyme]. *Notice sur le port d'Anvers*. Bruxelles. Guyot frères, 1905.

[Anonyme]. Pêcheries maritimes de la mer de Behring (*Revue maritime et coloniale* 1893. t. CXVIII, p. 209 ; t. CXIX, p. 257 et 401).

Aflalo (P.-E.). *The sea fishing industry in England and Wales*. In-8°. Londres. Stanford, 1904.

Beaufils. Du chalutage en Grande-Bretagne et principalement du chalutage à vapeur (*Revue maritime*. t. CLXXI. Nov. 1906, p. 345-377).

Bell (C.). *Des colonies et de la traite des nègres*. Paris, an IX (1801).

Beer (A.). *Allgemeine Geschichte des Welthandels*. 3 vol. Vienne. 1860-1884.

Bernard (A.). *L'Archipel de la Nouvelle-Calédonie*. In-8°. Paris 1894.

Bernard de Reste. *Histoire des pêches, des découvertes et des établissements des Hollandais dans les mers du Nord* (traduit du hollandais) Paris an IX (1801).

Boysen. *Schiffs, Tonnen-und Personenfrequenz auf dem Atlantischen Ozean*. Berlin 1890.

Bolau (H.). *Die wichtigsten Wale des Stillen Ozeans und ihre Verbreitung. Segelhandbuch des Stillen Ozeans*. Hambourg. 1897.

Borght (R. van der). *Das Verkehrswesen*. Leipzig, 1894.

Breusing (A.). *Die Nautik der Alten*. Brême, 1886.

Brosselard-Faidherbe. *Casamance et Mellacorée*. Paris. 1892.

Bureau (P.). *Le paysan des fjords norvégiens*. In-8°. Paris, 1906.

Canu (E.). Etat et développement des flottilles de pêche à l'étranger (*Revue maritime et coloniale*. Juillet 1894.)

Cahun (L.) *Introduction à l'histoire de l'Asie*. In-8°. Paris. 1896.

Chisholm (Geo-G). 1. Handbook of commercial Geography. Londres, 1901.

» 2. (Voir Stanford's compendium).

Coste. *Voyage d'exploration sur le littoral de la France et de l'Italie*. 2e éd. Paris, 1861.

Dawson (S.-E.) (voir *Stanford's compendium*).

Daenell (E.). *Geschichte der deutschen Hansa*. Leipzig, 1897.

Dana (J.-D.). *Corals and Coral Islands*. In-8°. 3e éd. New-York, 1890.

Darwin (Ch.) The structure and distribution of the Coral Reefs. In-8°. Londres, 1842.

Dampier (G.). *Nouveau voyage autour du monde*. Trad. franç. 5 vol. Rouen, 1723.

Deniker (J.). *Races et peuples de la terre*. Paris, 1900.

DOFLEIN (F.). *Ostasienfahrt. Erlebnisse und Beobachtungen eines Naturforschers in China, Japan und Ceylon.* In-8°. Leipzig et Berlin, 1906.

DORN. *Die Seehäfen des Weltverkehrs.* Vienne, 1891-92.

DUFLOT DE MOFRAS. *Exploration du territoire de l'Orégon, des Californies et de la mer Vermeille, exécutée pendant les années* 1840, 41 et 42. 2 vol. in-8°. Atlas. Paris, 1844.

ECKERT (Dr Max). 1. *Das Verhältnis der Handelsgeographie zur Anthropogeographie.* Leipzig, 1902.

ECKERT (Dr Max). 2. *Der Atlantische Ozean, als handelgeographische Mittelmeer betrachtet.* 1904.

» 3. Grundriss der Handelsgeographie. 2 vol. Leipzig, 1905.

FLEURIEU (C.-P. Claret). *Voyage autour du monde pendant les années* 1796, 1797, 1798, par Etienne MARCHAND. 3 vol. 1 atlas. Paris, ans VI-VIII (1798-1800).

FRANZIUS UND SONNE. *Der Wasserbau. III. Abteilung. Wasserbau im Meere und im Strommündungen.* 3e éd. Leipzig, 1901.

FROUDE (J.-A.). *Oceana, or England and her Colonies.* Londres, 1886.

GANNETT (H.) (voir *Stanford's compendium*).

GILDER (W.). *Expédition du Rodgers à la recherche de la Jeannette.* trad. franç. Paris, 1885.

GIRARD (J.). *Les falaises de la Manche.* In-4°. Paris, 1907.

GONNARD (R.). *L'émigration européenne au XIXe siècle.* Paris, 1906.

GREGORY (J.-W.) (voir *Stanford's compendium*).

GUMPLOWICZ (L.). *La lutte des races.* Trad. franç. In-8°. Paris, 1893.

HALL (E.-V.). *Volks-und Seewirtschaft.* 2 vol. Berlin, 1902.

HEGEMANN. *Mittlere Entfernungen auf Dampferwegen in Seemeilen.* Hambourg, 1897.

HELMHOLT (H.-F.). Weltgeschichte (8 vol. 1899-1904). ACHTER BAND, zweiter Teil : Der Atlantische Ozean. Leipzig et Vienne, 1903.

HÜCKEL (G.-A.). La géographie de la circulation selon Friedrich RATZEL. (*Annales de géographie*, nov. 1906, janv. 1907).

HUMBOLDT (A. de). 1. Examen critique de l'histoire de la géographie du nouveau continent et des progrès de l'astronomie nautique aux XIVe et XVe siècles. 5 vol. in-8°. Paris, 1836-38.

HUMBOLDT (A. de). 2. Cosmos. Trad. Faye. Paris. 4 vol. in-8° 1855-59.

» 3. *Tableaux de la nature*. 3e éd. Stuttgart, 1849.

JAL (A.). *Archéologie navale*. 2 vol. in-8°. Paris. 1840.

JANNASCH (R.). *Die Wege und Entfernungen zur See im Weltverkehr*. Berlin, 1904.

JÜLFS et BATTUR. *Die Seehäfen und Seehandelsplätze der Erde*. 3 vol. Oldenburg, 1870-1878.

KRÜMMEL (Dr Otto). 1. Handbuch der Ozeanographie. 2 vol. 1re éd. 1887, 2e éd. du 1er vol. in-8°. Stuttgart, 1907.

» 2. *Uber morphologische Hafentypen. Verh. d. Ges. f. Erdk.* Berlin, 1885, n° 2.

» 3. *Die Haufttypen der natürliche Seehäfen. Globe*. T. LX, 1891, nos 21 et 22.

» 4. *Uber die Abhangigkeit der grossen nordische Seefischerien v. d. physikalische Zuständen des Meeres. Mitteilungen der Deutsch. Seefischereivereins*, n° 7, 1896.

LABBÉ (P.). *Un bagne russe. Ile de Saldhaline*. In-16. Paris. 1903.

LANG (A.). *Mythes, culte et religion*. Trad. Marillier. In-8°. Paris. 1896.

LAPPARENT (A. de). Leçons de géographie physique. 3e éd. Paris, 1906.

LAVISSE et RAMBAUD. Histoire générale du IVe siècle à nos jours. 12 vol. in-8. Paris, 1893-1901.

LENSCHAU (Th.). Das Weltkabelnetz. In-8. Halle. 1903.

LENTHÉRIC (Ch.). *Côtes et ports français de l'Océan*. Paris 1901.

LE GENTIL. *Voyage dans les mers de l'Inde*. 2 vol. in-4°. Paris. 1781.

LÉON (P.). Les grands ports français de l'Atlantique (*Annales de géographie*, 15 mai 1904).

LEROY-BEAULIEU (P.). 1. *Les nouvelles sociétés anglo-saxonnes (Australie, Nouvelle-Zélande, Afrique du Sud)*. Paris, 1901.

» 2. *Les Etats-Unis au XXe siècle*. Nouv. éd. Paris, 1904.

LINDEMANN (M.). *Die Seefischereien, ihre Gebiete, Betriebe und Erträge*, 1869-1878.

MACKINDER. *Britain and the British seas*. Londres, nouv. éd. 1904.

MAHAN (A.-T.). Influence de la puissance maritime dans l'histoire. Trad. franç. Paris, 1899.

MANTOUX (P.). *La révolution industrielle au XVIII^e siècle : le commencement de la grande industrie en Angleterre.* In-8. Paris, 1906.

MAUSS. Etude sur les variations saisonnières des sociétés eskimos. étude de morphologie sociale (*Année sociologique*, IX, 1904-1905, p. 39-132).

MAURY (M.-F.). 1. Instructions nautiques destinées à accompagner les cartes de vents et de courants. Trad. Vaneechout. In-4°. Paris 1859.

» 2. Géographie physique de la mer. Trad. franç. In-8. Paris, 1861.

MOREAU DE SAINT-MÉRY. 1. *Description de la partie espagnole de Saint-Domingue.* 2 vol. in-8. Philadelphie 1796.

» 2. *Description de la partie française de Saint-Domingue.* 2 vol. in-8. Philadelphie, 1797.

MOREUX (D.). Le port de Londres (*Questions diplomatiques et coloniales*, 15 février 1904).

MORITZ (E.). *Die Nordseeinsel Röm.* Hambourg, 1903.

MERVEILLEUX (Dr G.). L'île de la Réunion (*Annales d'hygiène et de médecine coloniales*, VI, 1903, p. 195-259).

MORRIS DAVIS (W.). Physical Geography. Boston. 1900.

NIEBOER. *Slavery as an industrial System.* La Haye, 1900.

NOËL (O.). *Histoire du commerce du monde.* 2 vol. Paris. 1892-1894.

PARIS, capitaine de corvette. *Essai sur la construction navale des peuples extra européens.* 2 vol. in-4°. Paris, s. d. [vers 1840].

PARRY. *Voyage fait en 1819 et 1820 sur les vaisseaux de S. M. B. l'Hecla et le Griper.* Trad. franç. Paris, 1822.

PENCK (Dr A.). Morphologie der Erdoberfläche. 2 vol. in-8. Stuttgart, 1894.

PHILIPPSON (A.) *Das Mittelmeergebiet.* In-8. Leipzig, 1904.

QUATREFAGES (A. de). 1. *Les Polynésiens et leurs migrations.* Paris, in-4°, 1866.

». 2. *Introduction à l'étude des races humaines.* Paris, 2 vol. in-8, 1887-1889.

RABOT (Ch.). 1. Les pêcheries de Norvège en 1902 (*Géographie*, 2e sem. 1904, p. 118-119).

» 2. Tristan da Cunha (*Géographie*, 2e sem. 1904, p. 128-129).

RABOT (Ch.). 3. Les pêcheries de Boulogne-sur-Mer (*Géographie*, 2e sem. 1904, p. 450-455).

RATZEL (Dr Fr.). 1. Anthropogeographie. 2 vol. Stuttgart, 1891-1899.

» 2. *Die Vereigniten Staaten von Amerika*. 2 vol. (2e éd. Munich, 1893).

» 3. *Voelkerkünde*, 2e éd. 2 vol. Vienne et Leipzig, 1894-1895.

» 4. La Corse, étude anthropogéographique (*Annales de géographie*, 1899, p. 304-329).

» 5. *Die Erde und das Leben*. 2 vol. Leipzig et Vienne, 1901-1902.

» 6. *Der Lebensraum*. Tübingen, 1901.

» 7. Politische geographie. 2e éd. Munich et Berlin, 1903.

RAVENEAU (L.). L'élément humain dans la géographie : l'anthropogéographie de M. Fr. RATZEL (*Annales de géographie*, 15 avril 1892.)

RECLUS (E.). 1. Nouvelle géographie universelle. 19 vol. in-8 Paris, 1875-1894.

» 2. *La Terre*. 3e éd. 2 vol. in-8, 1874-1876.

RANKE (J.). Der Mensch. 2 vol. Leipzig et Vienne, 1894.

RÉVEILLÈRE (contre-amiral). *La conquête de l'Océan*. Paris, 1894.

RICHARD (Dr). *L'Océanographie*. In-4o. Paris, 1908.

RITTER (C.). 1. *Uber das historische Element in der geographische Wissenschaft*, 1833.

» 2. Géographie générale comparée, ou étude de la terre dans ses rapports avec la nature et avec l'histoire de l'homme. Trad. BURET et DESOR. 3 vol. in-8. Paris, 1836.

ROCHÉ (G.). 1. La culture des mers en Europe. Paris, in-8, 1898.

» 2. *Pêches maritimes modernes de la France*. Paris, in-18 [s. d.].

ROUY (G.). Les établissements humains dans le Brabant hollandais (*Géographie*, 2e semestre 1904, p. 309-312).

ROUSIERS (P. de). Etudes sur les ports français, parues dans la *Revue de Paris* : Le Havre (1er novembre 1903), Rouen (15 avril 1904), Nantes (1er septembre 1905), La Pallice-Rochelle (15 juillet 1906), Bordeaux (15 août 1907).

RUSSEL SMITH (J.). *The organization of Ocean commerce*. In-8. Philadelphie, 1905.

SAUER. *Voyage dans le nord de la Russie Asiatique, dans la mer Glaciale, dans la mer d'Anadyr et sur les côtes de l'Amérique, depuis* 1785 *jusqu'en* 1794, par le commodore BILLINGS. Trad. CASTÉRA. 2 vol. Paris, 1802.

SCHMITZ (M.). *Die Handelswege und Verkehrsmittel der Gegenwart*. Breslau, 1897.

SCHOTT (C.). Die Verkehrswege der transozeanische Segelschiffhart in der Gegenwart (*Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde*, t. XXX. Berlin, 1895).

SEILHAC (L. de). *La pêche à la sardine*. In-18. Paris (s. d.).

SIEVERS (W.). Allgemeine Landerkünde. 6 vol. Leipzig et Vienne, nouvelle édition : Afrika (1900); Australien (1901); Sud und Mittelamerika (1903); Nord-Amerika (1904); Asien (1904); Europa (1906).

SKEAT (W.-W.) and BLAGDEN (C.-O.). *Pagan Races of the Malay Peninsula*. 2 vol. Londres, 1906.

Standford's compendium of Geography and Travel (new issue). Londres. Stanford. 1897-1905; plus. vol., notamment CHISHOLM (Geo. G.), *Europa, the countries of the Mainland*; DAWSON (S.-E.). *Canada and Newfoundland*; GANNET (H.). *The United States*; GREGORY (J.-W.). *Australia and New-Zealand*; WALLACE and GUILLEMARD, *Australasia* (2 vol.).

SILLIMES EADELLE (F.). *Dominica a fertile Island*. In-8. La Dominique, 1902.

SUESS (Ed.). La Face de la Terre (*das Antlitz der Erde*). Trad. E. DE MARGERIE. 3 vol. in-8. Paris, 1897-1901.

SUPAN (A.). Grundzüge der physischen Erdkunde. 3e édition. Leipzig, 1903.

TARR (R.-S.). Elementary physical Geography. Londres et New-York, 1900.

THIESS (Dr K.) *Die Entwickelung der Hamburg-Amerika-Linie*. Iéna, 1901.

THOULET (J.). 1. *Océanographie*. 2 vol. Paris, 1890.

» 2. *L'Océan, ses lois et ses problèmes*. In-8. Paris, 1904.

TROUESSART (E.-L.). *Du rôle des courants marins dans la distribution géographique des mammifères amphibies et particulièrement des otaries*. (C. R. Ac. des Sc. XCII, p. 1118-1121).

VALLAUX (C.). *La Basse Bretagne*. Paris, in-8, 1907.

VERNEAUX (R.). *L'industrie des transports maritimes à la fin du XIXe siècle et au commencement du XXe*. Paris, 2 vol. in-8, 1903.

VIERKANDT (A.). *Naturvölker und Kulturvölker, ein Beitrag zur Sozialpsychologie*. Brunswick, 1896.

VIVIEN DE SAINT-MARTIN. *Histoire de la géographie*. In-8. Atlas. Paris, 1873.

WAHL (A.). Les faits de géographie humaine qui constituent la Raubwirtschaft (*Géographie*, 2e semestre 1904, p. 247-254).

WALLACE (A.-R.). 1. Island Life. 3e éd. Londres, 1902.

» 2. *Travels in the Malay Archipelago*. 9e édition. Londres, 1902.

WALLACE and GUILLEMARD (voir *Stanford's Compendium*).

WHITE (A.-S.). *Le développement de l'Afrique*. In-8. Trad. franç. Paris, 1894.

WIEDENFELD (K.). Die nordwesteuropaïschen Welthafen in ihrer Verkehrs-und Handelsbedeutung. Berlin, 1903.

YSSELSTEYN (H. van). *Le port de Rotterdam*. 2e éd. Rotterdam, 1904.

# TABLE ALPHABÉTIQUE DES AUTEURS ET DES MATIÈRES


| | Pages |
|---|---|
| Ailly (Pierre d') | 170 |
| Alizés | 22 93 |
| Anvers | 213 315 |
| Arabes (marins) | 95 97 |
| Archipel (mer) | 132 133 |
| Arguin (banc d') | 61 |
| Articulations littorales | 27 |
| Astronomie nautique | 166 |
| Atterrage | 262 |
| Bacon (Roger) | 170 |
| Baggalas | 96 |
| Balancier | 223 |
| Baleines | 154 |
| Baltique (mer) | 205 |
| Barentz (mer de) | 105 |
| Beechey | 124 |
| Belu | 237 |
| Behring (mer de) | 158 |
| Bengale | 75 |
| Bergen | 70 |
| Bernard (A.) | 177 |
| Biesboch | 78 |
| Bigues | 313 |
| Billings | 322 |
| Blagden | 118 |
| Bombay | 294 |
| Bonin (îles) | 130 |
| Bougi | 203 |
| Brême | 312 |
| Bretagne | 32 |
| Brises folles | 268 |
| Brosselard Faidherbe | 239 |
| Câbles télégraphiques | 281 |
| Canne à sucre | 135 |
| Cap (Le) | 296 |
| Caravane (bateaux de) | 290 |
| Cargo-boat | 280 |
| Carlet-Fleurieu | 90 |
| Cauri (Pêche du) | 62 |
| Chalut | 150 |
| Chantiers anglais | 277 |
| Célèbès | 90 |
| Corse | 33 |
| Corail (pêche du) | 61 |
| Cordon littoral | 85 |
| Comptoirs | 321 |
| Coolies | 240 |
| Cotres | 150 |
| Courants généraux | 218 |
| Coste | 148 |
| Cuirassés | 332 |
| Cunard Line | 261 |
| Curtius | 28 |
| Dalmatie | 28 |
| Dampier | 133 |
| Dawson | 36 |
| Deltas | 49 |
| Dépôts de charbon | 334 |
| Détroits | 43 |
| Deutsche Seewarte | 161 |
| Dixon | 91 |
| Dogger Bank | 154 |

| | Pages |
|---|---|
| Domination de la mer. 323 | 342 |
| Dominique (île) | 136 |
| Dundees | 150 |
| Dunes | 87 |
| DUFLOT DE MOFRAS | 176 |
| Echelles du Levant | 289 |
| Economie destructive | 146 |
| Emigration en Amérique. 243 | 252 |
| Emigration japonaise et chinoise 252 | 254 |
| Eponges (pêches des) | 62 |
| Esclaves | 236 |
| Eskimos | 99 |
| Estuaires | 49 |
| Expansion germanique | 209 |
| Factoreries | 321 |
| Faisceaux de circulation 16, 255, | 306 |
| Far-Oër 84, | 85 |
| Fisher Bank | 154 |
| Fishery Board écossais | 149 |
| Fjords 33, | 36 |
| FLAGOURT | 212 |
| Forêt côtière | 88 |
| FROUDE | 304 |
| Galapagos (îles) | 132 |
| Gaspé (péninsule de) | 59 |
| Gênes | 315 |
| GILDER | 322 |
| Glasgow 318, | 320 |
| Goélette de grande pêche | 145 |
| GONNARD 248, | 750 |
| Grande pêche 142, | 146 |
| Grèce | 29 |
| GREGORY | 226 |
| Grimsby | 153 |
| Grands ports | 311 |
| Guerre industrielle | 326 |
| Gulf stream | 141 |
| GUMPLOWICZ | 178 |
| Halmahera | 138 |
| Hambourg | 312 |
| Hanse 207 | 209 |
| Havre (Le) | 312 |
| Hull | 153 |
| Humber | 153 |
| HUMBOLDT | 168 |
| Iles 109, | 139 |
| Insulinde | 183 |
| Islande | 145 |
| Izdubar (épopée d') | 74 |
| Jolo | 129 |
| Jonques | 293 |
| Kilwaroe | 121 |
| Labrador | 108 |
| Langues composites | 204 |
| Lascars | 303 |
| LE GENTIL | 293 |
| Levantins | 200 |
| Lizard (Cap) | 264 |
| Liverpool | 312 |
| Londres | 314 |
| MACKINDER | 122 |
| Madagascar | 111 |
| Magdalena | 77 |
| Magellanie | 104 |
| MAHAN | 338 |
| Malabar (Côte du) | 294 |
| Malaria | 91 |
| Malais | 201 |
| Maltais | 202 |
| Manche | 8 |
| MANTOUX | 314 |
| Maori | 224 |
| MARCO POLO | 293 |

Pages

Marseille . . . . . 307
Markland . . . . . 173
Maury . . . . . 259
Mauss . . . . . 99
Méditerranée . . . . 287
Mers secondaires . . . 40
Micronésies. . . . . 125
Migrations forcées et spontanées. . . . . 13
Mindanao . . . . . 129
Molène (île). . . . . 137
Mousson. . . . . 293
New-York . . . . . 353
Nord (mer du) (pêches) . 153
» (zones d'inondation) 78
» (migration). 205 208
Norvège. . . . . 34 35
Nouveau Brunswick . . 59
Œcoumène maritime. 5 10
Ortelius . . . . . 168
Panama (isthme de) . . 48
Paquebots . . . 279 280
Paris. . . . . 223
Parry . . . . . 159
Pays-entrepôts . . . . 301
Penck . . . . . 26
Percy-Smith . . . . 225
Pitcairn (île) . . . . 124
Phase océanique . . . 5
Philippson . . . . . 190
Phôques. . . . . 158
Plateau continental . . 53
Points d'appui . . . . 333
Pribyloff (îles) . . . . 158
Quebradas . . . . . 95
Ratzel 29, 31. 33, 111, 117, 292, 293, 300, 317, 328, . . . . 334

Pages

Reclus 61, 65, 69, 77, 90, 95, 107, 118, 121, 123, 138. 178. 193, 201. 203 . . . . . 254
Rias . . . . . 52
Riouw (îles) . . . . 138
Ritter . . . . . 27
Rotterdam . . . . . 312
Routes océaniques. . . 281
Sakhaline . . . . . 119
Sainte-Marie (île) . . . 120
Saint-Paul (île) . . . 158
Skeat . . . . . 118
Sommes chinoises . . . 293
Spitzberg . . . . . 162
Suess. . 75, 123, 224, 226
Suez (isthme et canal) 48, 297
Supan . . . . . 164
Syrie (isthme) . . . . 48
Tasmaniens . . . . . 225
Teck (bois de) . . . . 97
Ternate . . . . . 121
Terre-Neuve . . . . 58
Tidore . . . . . 121
Timor . . . . . 65
Torrès (détroit de . . 47
Tramps . . . . . 290
Trepang (pêche du) . . 62
Tristan da Cunha . . . 174
Urbanisme . . . . . 214
Valleuses . . . . . 84
Vikings . . . . . 175
Vinland . . . . . 173
Voiliers modernes . . . 280
Weltmeer . . . . . 344
White . . . . . 238
Wisby. . . . . 300

# TABLE SYSTÉMATIQUE DES MATIÈRES

—

Pages

PRÉFACE . . . . . I

## INTRODUCTION

*Généralités et définitions*

1. La mer et les peuples maritimes. — 2. Définition de l'œcoumène maritime proprement dit. — 3. Définition des migrations par voie de mer. — 4. Définition des faisceaux de circulation. — 5. Méthode générale d'exposition. . . 3

## PREMIÈRE PARTIE

## L'Œcoumène maritime

### CHAPITRE PREMIER

*Côtes de condensation*

6. Répartition inégale des populations sur les côtes. — 7. Théorie de Karl Ritter sur les articulations littorales. — 8. Les rias. — 9. Les fjords. — 10. Causes véritables des mouvements de condensation. — 11. Côtes des mers secondaires, des détroits et des isthmes. — 12. Débouchés fluviaux et pays d'alluvion. — 13. Pêcheries côtières; le plateau continental. — 14. Modes de groupements des pêcheurs côtiers. — 15. Industries dérivées de la pêche côtière. — 16. Variations naturelles de l'œcoumène côtier. — 17. Vue d'ensemble sur les côtes de condensation . . 25

## CHAPITRE II

*Côtes de dispersion.*

Pages

18. Complément de la théorie de Ritter. — 19. La forêt côtière. — 20. L'insalubrité. — 21. Côtes désertiques; influence des alizés. — 22. Les marins arabes. — 23. Côtes boréales; les Eskimos. — 24. Limites boréales et australes de l'œcoumène maritime. — 25. Instabilité de l'œcoumène sur les côtes de dispersion . . . . . 82

## CHAPITRE III

*Les îles et l'insularité.*

26. Caractères généraux de l'insularité. — 27. Iles et archipels en bordure des continents; concentration, refuge, expansion. — 28. Iles du large : archipels d'isolement; escales, stations télégraphiques et militaires. — 29. Grands archipels méditerranéens et tropicaux; commerce, fusion des races et piraterie. — 30. Iles tropicales de monoculture. — 31. Densité des populations insulaires . . . . . 109

## CHAPITRE IV

*Extension de l'œcoumène par les pêcheries du large.*

32. Causes de l'extension des pêcheries. — 33. La grande pêche et les campagnes lointaines. — 34. L'économie destructive sur les côtes (*Raubwirtschaft*); la pêche hauturière et le chalutage à vapeur. — 35. Un grand centre de pêche : le Humber, Hull et Grimsby. — 36. Chasse aux baleines et aux phoques. — 37. Instabilité des terrains de chasse . . . . . 140

# DEUXIÈME PARTIE

## Migrations maritimes

### CHAPITRE V

*Relations entre les continents; anciens vides océaniques.*

Pages

38. L'espace hostile. — 39. Idées anciennes sur la petitesse des mers et sur le développement de l'insularité. — 40. Le vide atlantique et le problème normand. — 41. Le vide pacifique et le problème asiatico-américain. — 42. Le vide austral . . . . . 165

### CHAPITRE VI

*Mélange des peuples dans les mers en bordure et dans les bassins fermés.*

43. Les Méditerranées et leurs caractères généraux. — 44. Peuplement par les côtes dans la Méditerranée d'Europe et dans l'Insulinde. — 45. Fragilité politique du peuplement côtier. — 46. Résultats des combinaisons ethniques : peuples et langues composites. — 47. Les mers en bordure ; mers du nord de l'Europe. — 48. Mers de l'Inde. — 49. Le mélange des peuples et la concentration urbaine . . . . . 182

### CHAPITRE VII

*Migrations malayo-polynésiennes et mélanésiennes.*

50. Migrations océaniques en sens inverse des vents et des courants généraux. — 51. Développement précoce et arrêt de l'art de la navigation. — 52. Les Maori en Nouvelle-Zélande. — 53. Peuplement de la Tasmanie. — 54. Peuplement malais à Madagascar . . . . . 215

## CHAPITRE VIII

*Migrations transocéaniques.*

Pages

55. Appel d'hommes des foyers de condensation vers les vides continentaux, à travers les espaces maritimes. — 56. Migrations maritimes et migrations terrestres. — 57. Migrations forcées (esclaves, engagés, coolies) ; leurs rapports avec la navigation commerciale. — 58. Peuplement européen des deux Amériques. — 59. Recul des foyers d'origine des migrations vers l'intérieur du continent. — 60. Peuplement des côtes du Pacifique par la race jaune . 229

# TROISIÈME PARTIE

## Les faisceaux de circulation

## CHAPITRE IX

*Faisceaux de la circulation océanique.*

61. Constitution des faisceaux ; divergence en haute mer, convergence à l'atterrage. — 62. Problèmes de l'accélération pour les voiliers et pour les vapeurs. — 63. La transformation des échanges et l'économie du transport. — 64. Accroissement du tonnage et spécialisation des navires. 65. Enumération des grandes routes océaniques . . . . 255

## CHAPITRE X

*Faisceaux de la circulation méditerranéenne.*

66. Voies maritimes indo-méditerranéennes. — 67. Isolement des anciens faisceaux; la navigation dans les mers de la mousson. — 68. Jonction des faisceaux méditerranéens et sino-indiens; la route de Suez et la navigation à vapeur. — 69. Escales et pays d'entrepôts. — 70. Equipages cosmopolites. — 71. Concurrence des voies terrestres et des voies maritimes. . . . . 287

## CHAPITRE XI

*Centres du commerce maritime.*

Pages

72. Modes de répartition des centres du commerce maritime. — 73. Les grands ports et leur outillage maritime et industriel. — 74. Concentration et spécialisation économiques et financières. — 75. Mouvements des centres commerciaux vers l'amont des estuaires ou vers les pointes continentales. — 76. Commerce maritime dans les régions équatoriales et boréales ; le comptoir et la factorerie. . . 307

# QUATRIÈME PARTIE

## La domination de la mer

## CHAPITRE XII

*La domination de la mer.*

77. Caractères généraux de la domination de la mer. — 78. Indépendance mutuelle de la puissance maritime et de l'extension côtière. — 79. Rapports des faisceaux de circulation et des voies de domination. — 80. Points d'appui continentaux et insulaires. — 81. Fragilité de la puissance maritime. — 82. Les Etats à politique bilatérale. — 83. Développement parallèle de l'outillage industriel dans les marine de guerre et de commerce . . . . . 323

Conclusion . . . . . 343

Vocabulaire technique. . . . . 357
Index bibliographique. . . . . 361
Table alphabétique des auteurs et des matières . . . . . 369
Table systématique des matières. . . . . 373

# ENCYCLOPÉDIE SCIENTIFIQUE

Publiée sous la direction du Dr TOULOUSE,

Nous avons entrepris la publication, sous la direction générale de son fondateur, le Dr Toulouse, Directeur à l'École des Hautes-Études, d'une ENCYCLOPÉDIE SCIENTIFIQUE de langue française dont on mesurera l'importance à ce fait qu'elle est divisée en 40 sections ou Bibliothèques et qu'elle comprendra environ 1 000 volumes. Elle se propose de rivaliser avec les plus grandes encyclopédies étrangères et même de les dépasser, tout à la fois par le caractère nettement scientifique et la clarté de ses exposés, par l'ordre logique de ses divisions et par son unité, enfin par ses vastes dimensions et sa forme pratique.

## I

## PLAN GÉNÉRAL DE L'ENCYCLOPÉDIE

**Mode de publication.** — l'*Encyclopédie* se composera de monographies scientifiques, classées méthodiquement et formant dans leur enchaînement un exposé de toute la science. Organisée sur un plan systématique, cette Encyclopédie, tout en évitant les inconvénients des Traités, — massifs, d'un prix global élevé, difficiles à consulter, — et les inconvénients des Dictionnaires, — où les articles scindés irrationnellement, simples chapitres alphabétiques, sont toujours nécessairement incomplets, — réunira les avantages des uns et des autres.

Du Traité, l'*Encyclopédie* gardera la supériorité que possède un

ensemble complet, bien divisé et fournissant sur chaque science tous les enseignements et tous les renseignements qu'on en réclame. Du Dictionnaire, l'*Encyclopédie* gardera les facilités de recherches par le moyen d'une table générale, l'*Index* de l'*Encyclopédie*, qui paraîtra dès la publication d'un certain nombre de volumes et sera réimprimé périodiquement. L'*Index* renverra le lecteur aux différents volumes et aux pages où se trouvent traités les divers points d'une question.

Les éditions successives de chaque volume permettront de suivre toujours de près les progrès de la science. Et c'est par là que s'affirme la supériorité de ce mode de publication sur tout autre. Alors que, sous sa masse compacte, un traité, un dictionnaire ne peut être réédité et renouvelé que dans sa totalité et qu'à d'assez longs intervalles, inconvénients graves qu'atténuent mal des suppléments et des appendices, l'*Encyclopédie scientifique*, au contraire, pourra toujours rajeunir les parties qui ne seraient plus au courant des derniers travaux importants. Il est évident, par exemple, que si des livres d'algèbre ou d'acoustique physique peuvent garder leur valeur pendant de nombreuses années, les ouvrages exposant les sciences en formation, comme la chimie physique, la psychologie ou les technologies industrielles, doivent nécessairement être remaniés à des intervalles plus courts.

Le lecteur appréciera la souplesse de publication de cette *Encyclopédie*, toujours vivante, qui s'élargira au fur et à mesure des besoins dans le large cadre tracé dès le début, mais qui constituera toujours, dans son ensemble, un traité complet de la Science, dans chacune de ses sections un traité complet d'une science, et dans chacun de ses livres une monographie complète. Il pourra ainsi n'acheter que telle ou telle section de l'*Encyclopédie*, sûr de n'avoir pas des parties dépareillées d'un tout.

L'*Encyclopédie* demandera plusieurs années pour être achevée ; car pour avoir des expositions bien faites, elle a pris ses collaborateurs plutôt parmi les savants que parmi les professionnels de la rédaction scientifique que l'on retrouve généralement dans les œuvres similaires. Or les savants écrivent peu et lentement : et il est préférable de laisser temporairement sans attribution certains ouvrages plutot que de les confier à des auteurs insuffisants. Mais cette lenteur et ces vides ne présenteront pas d'inconvénients, puisque chaque

livre est une œuvre indépendante et que tous les volumes publiés sont à tout moment réunis par l'*Index* de l'*Encyclopédie*. On peut donc encore considérer l'Encyclopédie comme une librairie, où les livres soigneusement choisis, au lieu de représenter le hasard d'une production individuelle, obéiraient à un plan arrêté d'avance, de manière qu'il n'y ait ni lacune dans les parties ingrates, ni double emploi dans les parties très cultivées.

**Caractère scientifique des ouvrages.** — Actuellement, les livres de science se divisent en deux classes bien distinctes : les livres destinés aux savants spécialisés, le plus souvent incompréhensibles pour tous les autres, faute de rappeler au début des chapitres les connaissances nécessaires, et surtout faute de définir les nombreux termes techniques incessamment forgés, ces derniers rendant un mémoire d'une science particulière inintelligible à un savant qui en a abandonné l'étude durant quelques années ; et ensuite les livres écrits pour le grand public, qui sont sans profit pour des savants et même pour des personnes d'une certaine culture intellectuelle.

L'*Encyclopédie scientifique* a l'ambition de s'adresser au public le plus large. Le savant spécialisé est assuré de rencontrer dans les volumes de sa partie une mise au point très exacte de l'état actuel des questions ; car chaque Bibliothèque, par ses techniques et ses monographies, est d'abord faite avec le plus grand soin pour servir d'instrument d'études et de recherches à ceux qui cultivent la science particulière qu'elle présente, et sa devise pourrait être : *Par les savants, pour les savants*. Quelques-uns de ces livres seront même, par leur caractère didactique, destinés à servir aux études de l'enseignement secondaire ou supérieur. Mais, d'autre part, le lecteur non spécialisé est certain de trouver, toutes les fois que cela sera nécessaire, au seuil de la section, — dans un ou plusieurs volumes de généralités, — et au seuil du volume, — dans un chapitre particulier, — des données qui formeront une véritable introduction le mettant à même de poursuivre avec profit sa lecture. Un vocabulaire technique, placé, quand il y aura lieu, à la fin du volume, lui permettra de connaître toujours le sens des mots spéciaux.

## II
## ORGANISATION SCIENTIFIQUE

Par son organisation scientifique, l'*Encyclopédie* paraît devoir offrir aux lecteurs les meilleures garanties de compétence. Elle est divisée en Sections ou Bibliothèques, à la tête desquelles sont placés des savants professionnels spécialisés dans chaque ordre de sciences et en pleine force de production, qui, d'accord avec le Directeur général, établissent les divisions des matières, choisissent les collaborateurs et acceptent les manuscrits. Le même esprit se manifestera partout : éclectisme et respect de toutes les opinions logiques, subordination des théories aux données de l'expérience, soumission à une discipline rationnelle stricte ainsi qu'aux règles d'une exposition méthodique et claire. De la sorte, le lecteur, qui aura été intéressé par les ouvrages d'une section dont il sera l'abonné régulier, sera amené à consulter avec confiance les livres des autres sections dont il aura besoin, puisqu'il sera assuré de trouver partout la même pensée et les mêmes garanties. Actuellement, en effet, il est, hors de sa spécialité, sans moyen pratique de juger de la compétence réelle des auteurs.

Pour mieux apprécier les tendances variées du travail scientifique adapté à des fins spéciales, l'*Encyclopédie* a sollicité, pour la direction de chaque Bibliothèque, le concours d'un savant placé dans le centre même des études du ressort. Elle a pu ainsi réunir des représentants des principaux Corps savants, Établissements d'enseignement et de recherches de langue française :

*Institut.*
*Académie de Médecine.*
*Collège de France.*
*Muséum d'Histoire naturelle.*
*École des Hautes-Études.*
*Sorbonne et École normale.*
*Facultés des Sciences.*
*Facultés des Lettres.*
*Facultés de médecine.*
*Instituts Pasteur.*
*École des Ponts et Chaussées.*
*École des Mines.*
*École Polytechnique.*
*Conservatoire des Arts et Métiers.*
*École d'Anthropologie.*
*Institut National agronomique.*
*École vétérinaire d'Alfort.*
*École supérieure d'Électricité.*
*École de Chimie industrielle de Lyon.*
*École des Beaux-Arts.*
*École des Sciences politiques.*
*Observatoire de Paris.*
*Hôpitaux de Paris.*

## III
## BUT DE L'ENCYCLOPÉDIE

Au XVIII^e siècle, « l'Encyclopédie » a marqué un magnifique mouvement de la pensée vers la critique rationnelle. A cette époque, une telle manifestation devait avoir un caractère philosophique. Aujourd'hui, l'heure est venu de renouveler ce grand effort de critique, mais dans une direction strictement scientifique ; c'est là le but de la nouvelle *Encyclopédie*.

Ainsi la science pourra lutter avec la littérature pour la direction des esprits cultivés, qui, au sortir des écoles, ne demandent guère de conseils qu'aux œuvres d'imagination et à des encyclopédies où la science a une place restreinte, tout à fait hors de proportion avec son importance. Le moment est favorable à cette tentative ; car les nouvelles générations sont plus instruites dans l'ordre scientifique que les précédentes. D'autre part la science est devenue, par sa complexité et par les corrélations de ses parties, une matière qu'il n'est plus possible d'exposer sans la collaboration de tous les spécialistes, unis là comme le sont les producteurs dans tous les départements de l'activité économique contemporaine.

A un autre point de vue, l'*Encyclopédie*, embrassant toutes les manifestations scientifiques, servira comme tout inventaire à mettre au jour les lacunes, les champs encore en friche ou abandonnés, — ce qui expliquera la lenteur avec laquelle certaines sections se développeront, — et suscitera peut-être les travaux nécessaires. Si ce résultat est atteint, elle sera fière d'y avoir contribué.

Elle apporte en outre une classification des sciences et, par ses divisions, une tentative de mesure, une limitation de chaque domaine. Dans son ensemble, elle cherchera à refléter exactement le prodigieux effort scientifique du commencement de ce siècle et un moment de sa pensée, en sorte que dans l'avenir elle reste le document principal où l'on puisse retrouver et consulter le témoignage de cette époque intellectuelle.

On peut voir aisément que l'*Encyclopédie* ainsi conçue, ainsi réalisée, aura sa place dans toutes les bibliothèques publiques, universitaires et scolaires, dans les laboratoires, entre les mains des savants, des industriels et de tous les hommes instruits qui veulent se tenir

au courant des progrès, dans la partie qu'ils cultivent eux-mêmes ou dans tout le domaine scientifique Elle fera jurisprudence, ce qui lui dicte le devoir d'impartialité qu'elle aura à remplir.

Il n'est plus possible de vivre dans la société moderne en ignorant les diverses formes de cette activité intellectuelle qui révolutionne les conditions de la vie ; et l'interdépendance de la science ne permet plus aux savants de rester cantonnés, spécialisés dans un étroit domaine. Il leur faut, — et cela leur est souvent difficile, — se mettre au courant des recherches voisines. A tous, l'*Encyclopédie* offre un instrument unique dont la portée scientifique et sociale ne peut échapper à personne.

## IV

## CLASSIFICATION DES MATIÈRES SCIENTIFIQUES

La division de l'*Encyclopédie* en Bibliothèques a rendu nécessaire l'adoption d'une classification des sciences, où se manifeste nécessairement un certain arbitraire, étant donné que les sciences se distinguent beaucoup moins par les différences de leurs objets que par les divergences des aperçus et des habitudes de notre esprit. Il se produit en pratique des interpénétrations réciproques entre leurs domaines, en sorte que, si l'on donnait à chacun l'étendue à laquelle il peut se croire en droit de prétendre, il envahirait tous les territoires voisins ; une limitation assez stricte est nécessitée par le fait même de la juxtaposition de plusieurs sciences.

Le plan choisi, sans viser à constituer une synthèse philosophique des sciences, qui ne pourrait être que subjective, a tendu pourtant à échapper dans la mesure du possible aux habitudes traditionnelles d'esprit, particulièrement à la routine didactique, et à s'inspirer de principes rationnels.

Il y a deux grandes divisions dans le plan général de l'*Encyclopédie* : d'un côté les sciences pures, et, de l'autre, toutes les technologies qui correspondent à ces sciences dans la sphère des applications. A part et au début, une Bibliothèque d'introduction générale est

consacrée à la philosophie des sciences (histoire des idées directrices, logique et méthodologie).

Les sciences pures et appliquées présentent en outre une division générale en sciences du monde inorganique et en sciences biologiques. Dans ces deux grandes catégories, l'ordre est celui de particularité croissante, qui marche parallèlement à une rigueur décroissante. Dans les sciences biologiques pures enfin, un groupe de sciences s'est trouvé mis à part, en tant qu'elles s'occupent moins de dégager des lois générales et abstraites que de fournir des monographies d'êtres concrets, depuis la paléontologie jusqu'à l'anthropologie et l'ethnographie.

Étant donnés les principes rationnels qui ont dirigé cette classification, il n'y a pas lieu de s'étonner de voir apparaître des groupements relativement nouveaux, une biologie générale, — une physiologie et une pathologie végétales, distinctes aussi bien de la botanique que de l'agriculture, — une chimie physique, etc.

En revanche, des groupements hétérogènes se disloquent pour que leurs parties puissent prendre place dans les disciplines auxquelles elles doivent revenir. La géographie, par exemple, retourne à la géologie, et il y a des géographies botanique, zoologique, anthropologique, économique, qui sont étudiées dans la botanique, la zoologie, l'anthropologie, les sciences économiques.

Les sciences médicales, immense juxtaposition de tendances très diverses, unies par une tradition utilitaire, se désagrègent en des sciences ou des techniques précises ; la pathologie, science de lois, se distingue de la thérapeutique ou de l'hygiène qui ne sont que les applications des données générales fournies par les sciences pures, et à ce titre mises à leur place rationnelle.

Enfin, il a paru bon de renoncer à l'anthropocentrisme qui exigeait une physiologie humaine, une anatomie humaine, une embryologie humaine, une psychologie humaine. L'homme est intégré dans la série animale dont il est un aboutissant. Et ainsi, son organisation, ses fonctions, son développement s'éclairent de toute l'évolution antérieure et préparent l'étude des formes plus complexes des groupements organiques qui sont offertes par l'étude des sociétés.

On peut voir que, malgré la prédominance de la préoccupation pratique dans ce classement des Bibliothèques de l'*Encyclopédie scientifique*, le souci de situer rationnellement les sciences dans leurs

rapports réciproques n'a pas été négligé. Enfin il est à peine besoin d'ajouter que cet ordre n'implique nullement une hiérarchie, ni dans l'importance ni dans les difficultés des diverses sciences. Certaines, qui sont placées dans la technologie, sont d'une complexité extrême, et leurs recherches peuvent figurer parmi les plus ardues.

**Prix de la publication.** — Les volumes, illustrés pour la plupart, seront publiés dans le format in-18 jésus et cartonnés. De dimensions commodes, ils auront 400 pages environ, ce qui représente une matière suffisante pour une monographie ayant un objet défini et important, établie du reste selon l'économie du projet qui saura éviter l'émiettement des sujets d'exposition. Le prix étant fixé uniformément à 5 francs, c'est un réel progrès dans les conditions de publication des ouvrages scientifiques, qui, dans certaines spécialités, coûtent encore si cher.

---

# TABLE DES BIBLIOTHÈQUES

Directeur : Dr TOULOUSE, Directeur de Laboratoire à l'École des Hautes-Études.

Secrétaire général : H. PIÉRON, agrégé de l'université.

Directeurs des Bibliothèques :

| | |
|---|---|
| 1. *Philosophie des Sciences.* | P. Painlevé, de l'Institut, professeur à la Sorbonne. |

I. Sciences pures

A. **Sciences mathématiques :**

| | |
|---|---|
| 2. *Mathématiques* . . . | J. Drach, professeur à la Faculté des Sciences de l'Université de Poitiers. |
| 3. *Mécanique* . . . . | J. Drach, professeur à la Faculté des Sciences de l'Université de Poitiers. |

B. **Sciences inorganiques :**

| | |
|---|---|
| 4. *Physique.* . . . . | A. Leduc, professeur adjoint de physique à la Sorbonne. |
| 5. *Chimie physique* . . | J. Perrin, chargé de cours à la Sorbonne. |
| 6. *Chimie* . . . . . | A. Pictet, professeur à la Faculté des Sciences de l'Université de Genève. |
| 7. *Astronomie et Physique céleste* . . . . . | J. Mascart, astronome adjoint à l'Observatoire de Paris. |
| 8. *Météorologie.* . . . . | B. Brunhes, professeur à la Faculté des Sciences de l'Université de Clermont-Ferrand, directeur de l'Observatoire du Puy-de-Dôme. |
| 9. *Minéralogie et Pétrographie.* . . . . | A. Lacroix, de l'Institut, professeur au Muséum d'Histoire naturelle. |
| 10. *Géologie* . . . . . | M. Boule, professeur au Muséum d'Histoire naturelle. |
| 11. *Océanographie physique* . . . . . | J. Richard, directeur du Musée Océanographique de Monaco. |

## C. Sciences biologiques normatives :

| | | |
|---|---|---|
| 12. *Biologie* | A. *Biologie générale* . | M. Caullery, professeur adjoint à la Sorbonne. |
| | B. *Océanographie biologique* | J. Richard, directeur du Musée Océanographique de Monaco. |
| 13. *Physique biologique* . | | A. Imbert, professeur à la Faculté de Médecine de l'Université de Montpellier. |
| 14. *Chimie biologique* . . | | G. Bertrand, chargé de cours à la Sorbonne. |
| 15. *Physiologie et Pathologie végétales* . . . | | L. Mangin, professeur au Muséum d'Histoire naturelle. |
| 16. *Physiologie* . . . . | | J.-P. Langlois, professeur agrégé à la Faculté de Médecine de Paris. |
| 17. *Psychologie* . . . . | | E. Toulouse, directeur de Laboratoire à l'École des Hautes-Études, médecin en chef de l'asile de Villejuif. |
| 18. *Sociologie* . . . . | | G. Richard, professeur à la Faculté des Lettres de l'Université de Bordeaux. |

---

| | | |
|---|---|---|
| 19. *Microbiologie et Parasitologie* . . . . | | A. Calmette, professeur à la Faculté de Médecine de l'Université, directeur de l'Institut Pasteur de Lille. |
| 20. *Pathologie.* | A. *Patholog. médicale* . | M. Klippel, médecin des Hôpitaux de Paris. |
| | B. *Neurologie* . . . | E. Toulouse, directeur de Laboratoire à l'École des Hautes-Études, médecin en chef de l'asile de Villejuif. |
| | C. *Path. chirurgicale* . | L. Picqué, chirurgien des Hôpitaux de Paris. |

## D. Sciences biologiques descriptives :

| | | |
|---|---|---|
| 21. *Paléontologie* . . . | | M. Boule, professeur au Muséum d'Histoire naturelle. |
| 22. *Botanique.* | A. *Généralités et phanérogames* . . | H. Lecomte, professeur au Muséum d'Histoire naturelle. |
| | B. *Cryptogames.* . . | L. Mangin, professeur au Muséum d'Histoire naturelle. |

23. *Zoologie* . . . . . G. Loisel, directeur de Laboratoire à l'École des Hautes-Études.

24. *Anatomie et Embryologie* . . . . . G. Loisel, directeur de Laboratoire à l'École des Hautes-Études.

25. *Anthropologie et Ethnographie*. . . . . G. Papillault, directeur-adjoint du Laboratoire d'Anthropologie à l'Ecole des Hautes Etudes, professeur à l'École d'Anthropologie.

26. *Economie politique* . . D. Bellet, secrétaire perpétuel de la Société d'Economie politique, professeur à l'École des Sciences politiques.

---

## II. Sciences appliquées

### A. Sciences mathématiques :

27. *Mathématiques appliquées* . . . . . M. d'Ocagne, professeur à l'École des Ponts et Chaussées, répétiteur à l'École polytechnique.

28. *Mécanique appliquée et génie* . . . . . M. d'Ocagne, professeur à l'École des Ponts et Chaussées, répétiteur à l'École polytechnique.

### B. Sciences inorganiques :

29. *Industries physiques* . H. Chaumat, sous-directeur de l'École supérieure d'Électricité de Paris.

30. *Photographie* . . . . A. Seyewetz, sous-directeur de l'École de Chimie industrielle de Lyon.

31. *Industries chimiques* . J. Derôme, professeur agrégé de Physique au collège Chaptal, inspecteur des Établissements classés.

32. *Géologie et minéralogie appliquées* . . . . L. Cayeux, professeur à l'Institut national agronomique, professeur de géologie à l'École des Mines.

33. *Construction*. . . . . J. Pillet, professeur au Conservatoire des Arts et Métiers et à l'École des Beaux-Arts.

### C. Sciences biologiques :

34. *Industries biologiques* . G. Bertrand, chargé de cours à la Sorbonne.

35. *Botanique appliquée et agriculture*. . . . H. Lecomte, professeur au Muséum d'Histoire naturelle.

36. *Zoologie appliquée*. . R. Baron, professeur à l'École vétérinaire d'Alfort.

| | |
|---|---|
| 37. *Thérapeutique générale et pharmacologie* . . | G. Pouchet, membre de l'Académie de médecine, professeur à la Faculté de Médecine de l'Université de Paris. |
| 38. *Hygiène et médecine publiques* . . . . | A. Calmette, professeur à la Faculté de Médecine de l'Université, directeur de l'Institut Pasteur de Lille. |
| 39. *Psychologie appliquée* . | E. Toulouse, directeur de Laboratoire à l'École des Hautes-Études, médecin en chef de l'asile de Villejuif. |
| 40. *Sociologie appliquée* . | Th. Ruyssen, professeur à la Faculté des Lettres de l'Université de Dijon. |

M. Albert Maire, bibliothécaire à la Sorbonne, est chargé de l'*Index* de l'Encyclopédie scientifique.

---

Saint Amand (Cher). — Imprimerie Bussière.

GF
51
V3

Vallaux, Camille
Géographie sociale

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 11 07 06 16 009 2